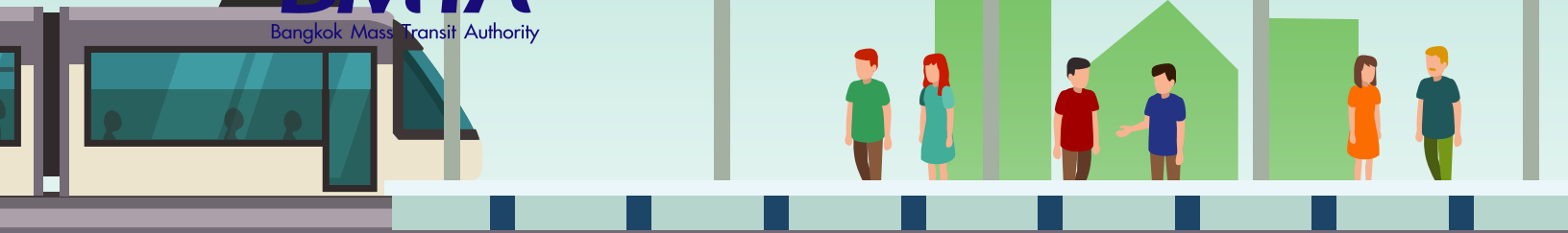




BMTA

Bangkok Mass Transit Authority

รายงานประจำปี 2560 ANNUAL REPORT 2017



องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
Bangkok Mass Transit Authority





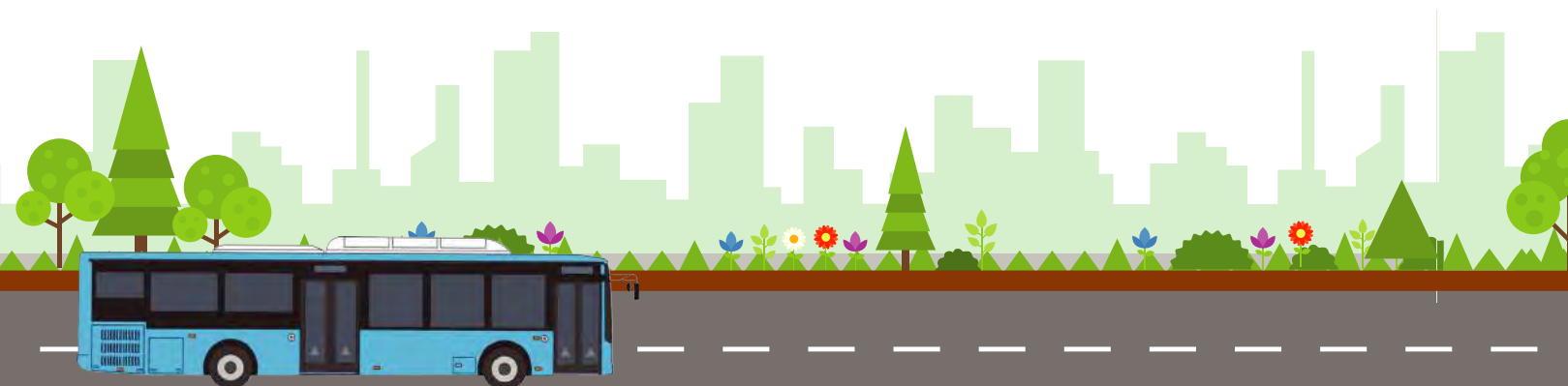




เรื่อง

หน้า

1. ประวัติความเป็นมา ชสมก.	4
2. วิสัยทัศน์/ภารกิจ/พันธกิจ/วัตถุประสงค์/เป้าหมายการดำเนินงาน	6
3. แผนนโยบายของผู้ถือหุ้น	8
4. ประเภทกิจการ/ลักษณะการประกอบกิจการ/ชื่อ ประเภทธุรกิจ สถานที่ตั้ง โทรศัพท์ โทรสารและสัดส่วนการถือหุ้นของนิติบุคคล ที่รัฐวิสาหกิจถือหุ้นโดยตรงตั้งแต่ร้อยละ 25 ขึ้นไป	10
5. สถานะทางการเงิน	11
6. อัตราส่วนทางการเงิน (Financial ratio)	12-13
7. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อกิจการ	14
8. ภาวะอุตสาหกรรมและแนวโน้มในอนาคต	16-17
9. แนวโน้มการให้บริการ และแผนโครงการในอนาคต	18
10. โครงสร้างองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ แนบท้ายข้อบังคับองค์การฉบับที่ 159 ลงวันที่ 29 ธันวาคม 2552	22-23
11. คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ ประจำปีงบประมาณ 2560	24-44
12. รายชื่อคณะผู้บริหารองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ปี 2560	45-55
13. สรุปลำดับพนักงานที่มีปัจจุบัน เปรียบเทียบกับข้อกำหนด 30 กันยายน 2560	56-57
14. การลงทุนที่สำคัญในปัจจุบันและอนาคต	60
15. ผลการดำเนินงานขององค์กร ปีงบประมาณ 2560	62
16. เปรียบเทียบผลการดำเนินงานด้านเดินรถ	62-67
17. บทวิเคราะห์ทางการเงิน	70
18. การบริหารความเสี่ยงขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ประจำปีงบประมาณ 2560	72
19. การควบคุมภายใน	74
20. การตรวจสอบภายใน	76
21. การดำเนินงานที่แสดงความรับผิดชอบต่อสังคม	78-80
22. ประกาศ คณะอนุกรรมการส่งเสริมให้องค์การมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG)	82-83
23. หลักการในการกำกับดูแลกิจการที่ดี องค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ	86
24. นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีขององค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ	88
25. โครงสร้างของคณะกรรมการและความรับผิดชอบของคณะกรรมการ	90-94
26. บทบาทคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ	96
27. นโยบายกำหนดคำตอบแทนและรายละเอียดคำตอบแทนของคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	98-102
28. คำตอบแทนผู้บริหาร	103
29. ระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ว่าด้วยความขัดแย้งทางผลประโยชน์ พ.ศ.2553	104-106
30. รายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ	110-125
31. รายงานผู้สอบบัญชี	126-127
32. หมายเหตุประกอบงบการเงิน	130-172



Contents

TOPIC	PAGE
1. Information on State Enterprises	5
2. Visions/Duty and Responsibility/Mission/ Main Objective of BMTA	7
3. Statement of Directions for Shareholders in the Government Sector for the Bangkok Mass Transit Authority	9
4. Type of Operation and Business Characteristics/Name, Type of Business, Location, Telephone Number, Facsimile and Sharehold Percentage That the State Enterprise Directly Holds 25% and Up	10
5. Financial Status	11
6. Financial ratio	12-13
7. The factor that makes a main effect to business	15
8. Industry Situation and Future Prospects	19-20
9. Service provision Potential and Future Plan/Project	21
10. Organizational Structure of Bangkok Mass transit AuthorityAnnex to Regulation No. 159 Dated 29 December 2009	22-23
11. BMTA's Brard of Director 2016	24-44
12. BMTA's Management Team	45-55
13. Summarize the current number of employees. Compared with specifications Septembem 30, 2017	58-59
14. Current and Future Important Investments	61
15. Outcome of operations for fiscal year 2017	63
16. Camparison of Bus Operations	63-69
17. Financial Analysis	71
18. Risk Management of Bangkok Mass Transit Authority (BMTA), Fiscal Year 2018	73
19. Internal Control	75
20. The internal auditing procedure of the Audit	77
21. Implementation of Actions on Corporate Social Responsibility (CSR)	79-81
22. Announcement of the Sub-Committee on Promotion of Good Corporate Governance (CG)	84-85
23. Comporate Governance Bangkok Mass Transit Authority	87
24. Corporate governance policy of Bangkok Mass Transit Authority	89
25. The Structure of the Board and its Responsibility	91-95
26. Role of the BMTA Board of Direct	97
27. Policy and Details on Remuneration of the BMTA Board of Directors	99-102
28. Remuneration of the Executives	103
29. Regulations of the Bangkok Mass Transit Authority On Conflict of Interest Year 2010 (B.E. 2553)	107-109
30. Audit Committee's Report	110-125
31. Auditor's Report	128-129
32. Remarks for the financial Statement	131-173





ข้อมูลด้านรัฐวิสาหกิจองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ(ขสมก.)

ประวัติความเป็นมา ขสมก.

กิจการรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครในสมัยก่อนเรียกว่า รถมลต์ เข้าใจว่าคงเรียกชื่อตามเรือมลต์ รถมลต์ที่เกิดขึ้นครั้งแรกใช้กำลังม้าลากจูง ซึ่ง พระยาภักดีนครเศรษฐ (นายเลิศ เศรษฐบุตร) เป็นผู้ริเริ่มกิจการรถมลต์ เมื่อปี พ.ศ. 2450 วิ่งจากสะพานยศเส (กษัตริย์ศึก) ถึงประตูน้ำสระประทุม แต่เนื่องจากใช้ม้าลากจึงไม่รวดเร็วทันใจ และไม่สามารถให้ความสะดวกแก่ผู้โดยสารได้เพียงพอ ต่อมาในปี พ.ศ. 2456 พระยาภักดีนครเศรษฐจึงได้ปรับปรุงกิจการใหม่ พร้อมกับเปลี่ยนแปลงวิธีการเดินรถ โดยการนำรถยนต์ยี่ห้อฟอร์ดมาวิ่งแทนรถเดิมที่ใช้ม้าลาก พร้อมทั้งได้ขยายเส้นทางให้ไกลขึ้นถึงบางพลู(ประตูใหม่ตลาดยอด)

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



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

ในเดือนกันยายน พ.ศ. 2518 สมัยรัฐบาล ม.ร.ว. คึกฤทธิ์ ปราโมช เป็นนายกรัฐมนตรี ได้มีมติคณะรัฐมนตรีให้รวมรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร เป็นบริษัทเดียวเรียกว่า “บริษัท มหานครขนส่ง จำกัด” เป็นรัฐวิสาหกิจประเภท บริษัท จำกัด รัฐบาลถือหุ้น 51 % และเอกชนถือหุ้น 49 % แต่การจัดตั้งบริษัท มหานครขนส่ง จำกัด ในขณะนั้น มีปัญหาบางประการด้านกฎหมายการจัดตั้งในรูปแบบของการประกอบการขนส่ง ต่อมาในสมัยรัฐบาล ม.ร.ว. เสนีย์ ปราโมช เป็นนายกรัฐมนตรี จึงได้ออกพระราชกฤษฎีกาการจัดตั้งเป็นองค์การของรัฐ ชื่อว่า “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ” เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2519



INFORMATION ON STATE ENTERPRISES

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 horsedrawn carriages and expanded the route to Bang Lamphu (Pratu mai Talad Yod).

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



After World War II, the government sold many transport trucks to the private sector, which were modified to become buses for public transportation. The bus route was identified so as not to overlap with the tram route and to allow competition. The government promulgated the Transportation Bill of 1954 in order to control and direct public bus operators, setting up regulations for permission to operate buses. In the following period, bus services were operated on some overlapping routes and competed for passengers. The services were also not of the same standard. The open competition created traffic congestion because there were too many buses on the road than necessary. The negative impact therefore fell on the service consumers, especially entrepreneurs who had to face 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 Pramoi became Prime Minister, a Royal Decree was issued to create a state agency called the Bangkok Mass Transit Authority on 1 October 1976.





วิสัยทัศน์

“ผู้นำการให้บริการรถโดยสารประจำทาง”

ภารกิจ

“จัดบริการรถโดยสารประจำทางวิ่งรับส่งผู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียง 5 จังหวัด คือ นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ สมุทรสาคร และนครปฐม นอกจากนี้ ยังมีหน้าที่ในด้านประกอบการอื่นๆที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับการประกอบการขนส่งบุคคล”

พันธกิจ

“บริการรถโดยสารประจำทางที่มีคุณภาพแบบมีอาชีพ โดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยและใส่ใจกับสิ่งแวดล้อม”



วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อให้ ขสมก. เป็นองค์กรที่ให้บริการขนส่งมวลชนอย่างมีประสิทธิภาพและคุณภาพด้วยการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยเพื่อให้ผู้ใช้บริการเกิดความสะดวกและปลอดภัย
- 2) เพื่อให้ ขสมก. สามารถเลี้ยงตนเองได้ลดภาระกับภาครัฐ

เป้าหมายการดำเนินงาน

สำหรับ ขสมก. ซึ่งจะต้องบรรลุผลในระหว่างปีบัญชี 2560 เป็นไปตามตารางเป้าหมายเพื่อการประเมินผลการดำเนินงานของ ขสมก. สำหรับปีบัญชี 2560 ดังนี้



Visions

“The Leader of the Bus Service”

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”

Mission

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

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.

Performance Obligations

The performance obligations for which BMTA needs to achieve within the fiscal year 2017 was in accordance with the Target Table for Evaluation of BMTA for Fiscal Year 2017 as follows.





แนวนโยบายของผู้ถือหุ้น

แนวนโยบายผู้ถือหุ้น/ภาครัฐ (Statement Of Directions : SODs) ที่มีต่อองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

กระทรวงการคลัง ได้ประสานกับคณะกรรมการจัดทำบันทึกข้อตกลงฯ (รายสาขา) กระทรวงคมนาคมในฐานะกระทรวงเจ้าสังกัดและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 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

แนวนโยบายสำหรับรัฐวิสาหกิจในภาพรวม

เป็นกลไกขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศบนพื้นฐานการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพตามหลักธรรมาภิบาล

แนวนโยบายสำหรับรัฐวิสาหกิจในสาขาขนส่ง

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งเชื่อมโยงโครงข่าย และการให้บริการให้มีมาตรฐาน สนับสนุนบริการขนส่งมวลชนและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และส่งเสริมบทบาทการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน

แนวนโยบายผู้ถือหุ้นภาครัฐที่มีต่อองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

พัฒนาคุณภาพการให้บริการและปรับปรุงเส้นทางให้สามารถรองรับการขยายตัวของระบบขนส่งในภาพรวมปรับปรุงฐานะการเงินให้สามารถเลี้ยงตัวเองได้จาก SODs ข้างต้นเพื่อให้สามารถแปลงไปสู่การปฏิบัติที่เป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้นจึงได้กำหนดหลักการและแนวทางการดำเนินงานตาม SODs ดังนี้

หลักการและแนวทางการดำเนินงานตาม SODs

แผนระยะสั้น

1. ปรับปรุงการบริหารจัดการองค์กรเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงินและการให้บริการประชาชนให้มีประสิทธิภาพ
2. ศึกษาต้นทุนต่อหน่วยที่แท้จริงเพื่อใช้ในการปรับปรุงราคา โดยสารให้มีประสิทธิภาพ
3. จัดหารถโดยสารที่ใช้พลังงานทางเลือก

แผนระยะยาว

- ปรับโครงสร้างองค์กรโดยแยกบทบาทกำกับดูแลออกจากการประกอบการ





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:

General Statement of Directions for State Enterprises

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

Statement of Directions for State Enterprises in the Transport Sector

To develop basic infrastructure and a transportation system interconnected in

a network that provides standard services, to support mass transit, to develop logistics to increase the country's competitiveness, and to promote the role and participation of the private sector.

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

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

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

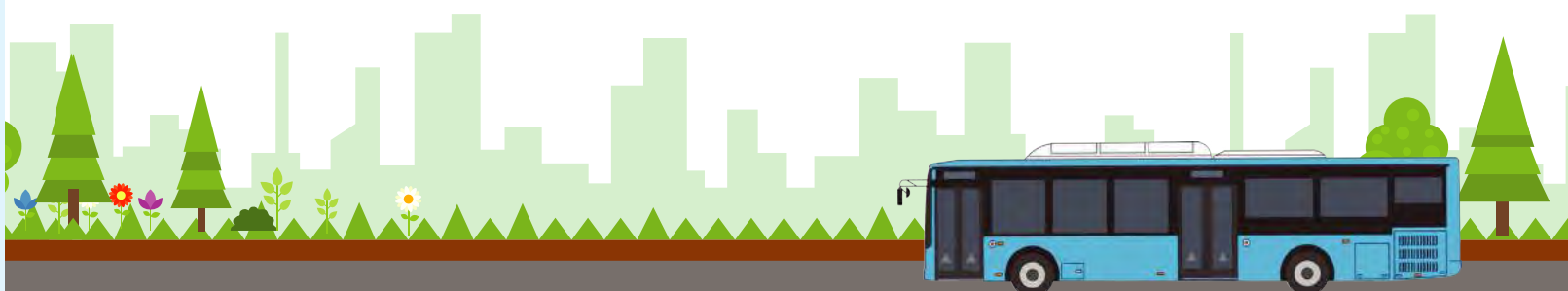
Principles and Guidelines for Implementing the SODs

Short-term Plan

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

Long-Term Plan

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



ประเภทกิจการ/ลักษณะการประกอบกิจการ

ประเภทกิจการ

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ประเภทสาธารณูปโภค สังกัดกระทรวงคมนาคมจัดตั้งขึ้น โดย พระราชกฤษฎีกาจัดตั้ง องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พุทธศักราช 2519 (ประกาศใช้เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2519)

ลักษณะประกอบการ

1. ประกอบการขนส่งบุคคลในกรุงเทพมหานครและระหว่างกรุงเทพมหานครกับจังหวัดนครปฐม จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี จังหวัดสมุทรปราการและจังหวัดสมุทรสาคร
2. ประกอบการอื่นๆ ที่เกี่ยวกับหรือต่อเนื่องกับการประกอบการขนส่งบุคคล

Type of Operation and Business Characteristics

Type of Operation

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

Business Characteristics

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

ชื่อ ประเภทธุรกิจ สถานที่ตั้ง โทรศัพท์ โทรสารและสัดส่วนการถือหุ้นของนิติบุคคล ที่รัฐวิสาหกิจถือหุ้นโดยตรงตั้งแต่ร้อยละ 25 ขึ้นไป

ชื่อ	: องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
ประเภทธุรกิจ	: ประกอบการขนส่งบุคคลในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
สถานที่ตั้ง	: สำนักงานใหญ่ 131 ถนนวิวัฒธรรม ห้วยขวาง กทม. 10310
โทรศัพท์	: 0-2246-0339 , 02246-0741-4 Call Center 1348
โทรสาร	: 0-2247-2189
เว็บไซต์	: http://www.bmta.co.th
อีเมล	: 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)

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





อัตราส่วนทางการเงิน (Financial ratio)

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



หน่วย : ล้านบาท / Unit : Million					
ปีงบประมาณ / Fiscal year					
2555 / 2012	2556 / 2013	2557 / 2014	2558 / 2015	2559 / 2016	2560 / 2017
1.70	1.71	1.67	1.59	1.59	1.61
0.41	0.38	0.41	0.41	0.41	0.42
0.34	0.36	0.37	0.37	0.37	0.36
0.28	0.28	0.34	0.20	0.20	0.21
(70.18)	(70.96)	(66.64)	(59.42)	(57.80)	(60.60)





ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อกิจการ

ปัจจัยภายใน

1. จำนวนรถโดยสารประจำการที่มีไม่เพียงพอต่อการให้บริการ และมีสภาพทรุดโทรมจากการใช้งานเป็นเวลานานเกิน 20 ปี ทำให้มีรถเสียและจอดซ่อมเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้จำนวนรถไม่เพียงพอต่อการให้บริการในเวลาเร่งด่วนเช้าเย็น ซึ่งเสียโอกาสในการหารายได้ค่าโดยสารอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2560 องค์การได้ดำเนินการจัดหารถโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติจำนวน 489 คัน ผู้ที่ชนะการประมูลคือ บริษัท กลุ่มร่วมทำงาน SCN-CHO โดยบริษัท ช ทวี จำกัด (มหาชน) และมีการลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2560 สำหรับรถโดยสารประเภทอื่นที่จะจัดหาต่อไป ขณะนี้ผลการศึกษาแนวทางการจัดหารถโดยสารปรับอากาศระบบดีเซลและไฟฟ้า (Hybrid) มาใช้เป็นรถโดยสารประจำทาง ของที่ปรึกษาจากศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ตามสัญญาเลขที่ จ.15/2560 ลงวันที่ 28 เมษายน 2560

2. สถานที่ทำการ พื้นที่จอดเก็บรถโดยสาร (อู่จอดรถ) และสถานที่ซ่อมบำรุงไม่เพียงพอ จำเป็นต้องเช่าสถานที่ทำการ อู่จอดรถ จากรัฐวิสาหกิจหรือภาคเอกชน โดยอู่จอดรถที่เช่าจากเอกชนมีราคาค่อนข้างสูง และมีการปรับราคาค่าเช่าเพิ่มขึ้นทุกครั้งเมื่อมีการต่อสัญญา ส่งผลให้มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น

3. การขาดทุนจากการดำเนินงานและหนี้สะสม เนื่องจากองค์การเป็นกิจการสาธารณูปโภคของรัฐที่ให้บริการแก่ประชาชนที่มีรายได้น้อยจนถึงปานกลางเป็นหลัก และไม่มีเงินทุนประเดิมตั้งแต่เริ่มก่อตั้ง ประกอบกับนโยบายของรัฐบาลกำหนดมาตรฐานการให้บริการสูง แต่องค์การไม่สามารถกำหนดราคาค่าโดยสารที่เหมาะสมกับต้นทุนได้ ทำให้องค์การจัดเก็บค่าโดยสารต่ำกว่าต้นทุนที่แท้จริง ซึ่งไม่เป็นไปตามกลไกของระบบเศรษฐกิจและสภาพแวดล้อมที่เป็นจริง จึงมีผลการดำเนินการขาดทุนอย่างต่อเนื่องถึงปัจจุบัน มีหนี้สะสมเกินความสามารถขององค์การที่จะชำระคืนได้

4. โครงสร้างการบริหารจัดการขององค์การมีขนาดใหญ่ การดำเนินงานเป็นระบบราชการมีลำดับชั้นการบริหารที่ซับซ้อน และไม่สามารถรับสมัครพนักงานในสายอาชีพเฉพาะด้านได้ เช่น บัญชี นิติกร เศรษฐศาสตร์ สถิติวิเคราะห์ เทคโนโลยี เนื่องจาก มติ ครม. ปี 2538 ไม่ให้ ขสมก. เพิ่มอัตราค่าจ้างพนักงานประจำสำนักงาน หลังจากเกษียณอายุ ทำให้องค์การมีพนักงานกลุ่มเดิมที่อยู่ในวัยสูงอายุมากขึ้น ถึงแม้ว่าจะดำเนินการคัดเลือกพนักงานชั่วคราวและพนักงานเก็บค่าโดยสาร ที่มีความรู้ความสามารถมาปฏิบัติงานทดแทนในตำแหน่งพนักงานประจำสำนักงานที่เป็นได้ แต่ไม่มีวุฒิการศึกษาตรงกับสายงาน ทำให้ขาดแนวคิดและมุมมองที่ทันสมัย ขาดการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในการทำงาน

ปัจจัยภายนอก

1. เส้นทางรถโดยสารไม่เป็นระบบตามสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงและขาดประสิทธิภาพ เนื่องจากเส้นทางรถโดยสารในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีการกำหนดเป็นรายเส้นทางโดยไม่ได้พิจารณาถึงภาพรวมการขยายตัวของชุมชน และความเจริญของเมือง การขยายถนน ไปสู่ศูนย์กลาง ปริมณฑล แต่เส้นทางรถโดยสารเก่าเดิมและไม่ได้มีการปรับปรุงตามความเป็นจริง ประกอบกับการกำกับดูแลที่มุ่งเน้นความเป็นระเบียบเรียบร้อย และผลประโยชน์ของผู้ประกอบการเป็นหลัก จึงทำให้เส้นทางมีความซับซ้อนมากขึ้น ต้องใช้รถจำนวนมากในการให้บริการ และมีเส้นทางรถโดยสารประจำทาง (สาย) จำนวนมากที่ทับซ้อนกันอยู่ในช่วงถนนเดียวกัน สร้างปัญหาจากการจราจรเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ

2. สภาพแวดล้อมในการเดินทางโดยสารประจำทางไม่เอื้ออำนวย สภาพการจราจรที่ติดขัดหนาแน่นมีการสร้างระบบขนส่งมวลชนสาธารณะขนาดใหญ่ การสร้างอุโมงค์ลอดทางแยกต่างๆ ส่งผลให้คุณภาพการให้บริการลดลง รถขาดช่วงและผู้โดยสารรอนาน สภาวะการแข่งขันของขนส่งประเภทอื่นมากขึ้น เช่น ระบบขนส่งทางราง (รถไฟฟ้า) รถยนต์ส่วนบุคคลมีราคาถูก ทำให้ประชาชนมีทางเลือกในการใช้บริการเพื่อประหยัดเวลาในการเดินทางและมีความสะดวกสบายมากขึ้น

3. รถโดยสารประเภทอื่นมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ที่ออกวิ่งให้บริการรับส่งผู้โดยสารบนถนนใหญ่ทับเส้นทางกับรถโดยสารประจำทางของ ขสมก. เช่น รถสี่ล้อเล็ก รถสองแถวในซอย รถตู้ป้ายดำ ที่สร้างปัญหาการจราจรติดขัด ความไม่ปลอดภัยของผู้โดยสาร จากการจอดรับผู้โดยสารตามป้ายหยุดรถประจำทางเป็นเวลานาน รวมทั้งจอดรถรับส่งผู้โดยสารนอกป้าย ซึ่งยังไม่มีการแก้ไขอย่างจริงจัง ส่งผลกระทบให้ผู้ใช้บริการรถโดยสารของ ขสมก. ลดลง



THE FACTOR THAT MAKES A MAIN EFFECT TO BUSINESS

Internal Factors

1. Buses are not available enough and have poor conditions from 20-year overusing.

It leads to a number of broken buses waiting to be repaired and causes the shortage of service in the rush hour which can lose the opportunity to gain profits continuously. In 2017, the organization has provided 489 NGV buses. The winner of the auction is the SCM-CHO cooperated company by Cho Thavee Public Company Limited and has signed the contract on 27 December 2017. For other kinds of buses, it is currently on progress of research to provide a Hybrid bus as a public bus. The research is conducted by the advisor from the Academic Service Center, Chulalongkorn University, according to the contract No. J. 15/2560 on 28 April 2017.

2. As the office, along with the bus garage and the repair shop, are not provided enough, it is necessary to rent the locations from state enterprises or private sectors. The price of the private is increased every time it has been a new contract, so it is quite expensive.

3. It is due to the operation loss of business and cumulative debt, because the organization is the public utility of the government that mainly provides service for people who have low-to-moderate income and the organization have no budget from the beginning, as well as the government policy that the service standard has to be prominent but the organization cannot set the proper price for the budget. These reasons have caused the overpriced fee which does not follow economic mechanism and realistic environment. The results of loss, therefore, have been recorded continuously and the cumulative debt has been piled up as it cannot be repaid by the organization capability.

4. It is due to the big administration structure of the organization. The government service is the complicated beurocratic system and cannot apply employees in particular field such as accountant, lawyer, economy, statistical analysis, or technology, because the resolution of the Cabinet in 1995 declared that Bangkok Mass Transit Authority not increase office workers after retirement, this makes the organization carry more of the same senile workers. Even the organization have applied the skilled drivers and conductors to replace the possible position of the old office workers, the new employees have not yet been qualified in certification. It leads to the lack of modern sight and attitude as well as the technological adaptation.

External Factors

1. The inefficient bus routes do not run relatedly to the changed environment, because the routes in Bangkok and perimeters are set as a single route which does not connect to the community expansion, the city civilization, or the road expansion; in contrast, the bus routes remain the same and have not been adjusted to reality, as well as the management that emphasizes the orderliness along with the main focus on entrepreneur's profits, it causes more complicated routes of bus. Thus, an additional number of buses has to be provided which leads to the overlap of buses in the same routes, making more traffic problem.

2. The environment of the bus route is unfavorable. Due to the traffic jam, the mass construction, and the tunnel construction, it causes the lower bus service, the bus shortage, the passenger wait, and the increasing competition of other transportations such as Rail Transport (electric train) or cheap private cars. This provides other options for passengers to gain more comfortability and convenience.

3. The other kinds of transportations on the main road overlapping the BMTA routes are increasing, such as a mini four-wheeled car, a minibus, or a black-plated car. These causes the traffic problem, the passenger insecurity, the long stop of the bus, and the out-of-the-line stop. Consequently, as the problems have not yet been solved, it makes the number of the BMTA passengers reduced.





ภาวะอุตสาหกรรมและแนวโน้มในอนาคต

ภาวะอุตสาหกรรมและแนวโน้มในอนาคต

การให้บริการรถโดยสารในปี 2560

ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 มีจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถโดยสาร ขสมก. ต่อวัน จำนวน 584,997 คน แบ่งออกเป็นรถปรับอากาศ จำนวน 192,923 คน, รถธรรมดา จำนวน 124,667 คน และรถเมล์ฟรีจากภาษีของประชาชน จำนวน 267,407 คน

1. จำนวนรถโดยสารประจำทางรวมทั้งสิ้น 14,127 คัน แยกเป็น

- รถโดยสาร ขสมก. จำนวน 2,671 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 18.91 แยกเป็น รถโดยสารธรรมดา จำนวน 1,543 คัน, รถโดยสารปรับอากาศ จำนวน 1,011 คัน และรถ PBC จำนวน 117 คัน

- รถเอกชนร่วมบริการ จำนวน 11,456 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 81.09 แบ่งเป็นรถโดยสารขนาดใหญ่จำนวน 3,444 คัน คิดเป็นร้อยละ 24.38, รถมินิบัส จำนวน 937 คัน คิดเป็นร้อยละ 6.63, รถเล็กวิ่งในซอย จำนวน 2,125 คัน คิดเป็นร้อยละ 15.04, รถตู้โดยสารปรับอากาศ จำนวน 4,824 คัน คิดเป็นร้อยละ 34.15 และรถตู้เชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 126 คัน คิดเป็นร้อยละ 0.89

รถโดยสารประจำทางแต่ละประเภทมีรูปแบบการให้บริการที่แตกต่างกันไป ซึ่ง ขสมก.มีนโยบายในการกำกับ ควบคุมกิจการรถโดยสารประจำทางทุกประเภทให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับประชาชน ทั้งด้านอัตราค่าโดยสาร ความสะดวก ความปลอดภัย รวมทั้ง กิจการมารยาทในการให้บริการของพนักงานประจำรถและบุคคลที่เกี่ยวข้อง

ตารางแสดงจำนวนรถและเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง พ.ศ. 2560 (ณ วันที่ 30 กันยายน 2560)

ประเภทผู้ให้บริการ	จำนวนรถ	ร้อยละ	จำนวนเส้นทาง	ร้อยละ
รถ ขสมก.	2,671	18.91	118	25.65
รถร่วมบริการ (รถใหญ่)	3,444	24.38	94	20.43
รถมินิบัส	937	6.63	(42)	-
รถเล็กวิ่งในซอย	2,125	15.04	101	21.96
รถตู้โดยสารปรับอากาศ	4,824	34.15	139	30.22
รถตู้เชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	126	0.89	8	1.74
รวม	14,127	100	460	100

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () จำนวนเส้นทางที่วิ่งร่วมกับเส้นทางของรถธรรมดาและรถปรับอากาศ โดยจะไม่นับรวมกับจำนวนเส้นทางที่ได้รับอนุญาต



2. จำนวนเส้นทางโดยสารประจำทางรวมทุกประเภท จำนวน 460 เส้นทาง แบ่งเป็น

- เส้นทางเดินรถ ขสมก. จำนวน 118 เส้นทาง
- เส้นทางเดินรถเอกชนร่วมบริการ (รถใหญ่) จำนวน 94 เส้นทาง
- เส้นทางเดินรถเล็กวิ่งในซอย (รถหมวด 4) จำนวน 101 เส้นทาง
- เส้นทางเดินรถตู้โดยสาร (รวมรถตู้ CNG) จำนวน 139 เส้นทาง
- เส้นทางรถตู้เชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 8 เส้นทาง

เมื่อพิจารณาสัดส่วนเส้นทางเดินรถโดยสารที่ให้บริการในเขตกรุงเทพมหานคร จำแนกแต่ละประเภทแล้ว พบว่า เส้นทางรถตู้โดยสารปรับอากาศมีสัดส่วนมากที่สุด คือร้อยละ 30.22 และรองลงมาได้แก่ เส้นทาง ขสมก. คิดเป็นร้อยละ 25.65

ปัจจุบันภาครัฐมีนโยบายประหยัดพลังงานน้ำมันเชื้อเพลิง และลดมลพิษทางอากาศ จึงสนับสนุนให้ใช้รถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) บริการผู้โดยสาร เพื่อสนองนโยบายดังกล่าว องค์การจึงได้จัดซื้อรถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) เพื่อนำมาทดแทนรถโดยสารเดิมที่ใช้น้ำมันดีเซล จำนวน 489 คัน

ตารางแสดงจำนวนรถโดยสารที่ใช้น้ำมันดีเซลและก๊าซธรรมชาติ (NGV) เป็นเชื้อเพลิง

ประเภทผู้ให้บริการ	จำนวนรถ ณ 30 กันยายน 2560		
	จำนวนรถใช้น้ำมันดีเซล	จำนวนรถใช้ก๊าซธรรมชาติ	รวม
รถ ขสมก.	2,231	440	2,671
รถร่วมบริการ (รถใหญ่)	-	3,444	3,444
รถมินิบัส	-	937	937
รถเล็กวิ่งในซอย	1,602	523	2,125
รถตู้โดยสารปรับอากาศ	-	4,824	4,824
รถตู้เชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	-	126	126
รวม	3,833	10,294	14,127

แนวโน้มการให้บริการ และแผนโครงการในอนาคต

การเดินทางของประชาชนในเมืองส่วนใหญ่จะเป็นการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะรถโดยสารสาธารณะ เพราะมีเส้นทางครอบคลุมทั่วกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล อีกทั้งยังสามารถเชื่อมต่อไปยังระบบขนส่งรูปแบบอื่น อาทิ รถไฟฟ้าใต้ดิน, รถไฟฟ้า BTS, รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์, รถแท็กซี่และรถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ได้อีกด้วย แต่ในปัจจุบันการให้บริการยังประสบปัญหาในเรื่องการให้บริการ เช่น วิ่งแย่งรับผู้โดยสาร ขั้บขี่ด้วยความเร็ว การจราจรหนาแน่น และรถโดยสารส่วนใหญ่เป็นรถโดยสารเก่าที่มีอายุการใช้งาน 20 ปี ใช้น้ำมันดีเซลเป็นเชื้อเพลิงทำให้เกิดมลภาวะเป็นพิษทางอากาศอีกด้วย

ดังนั้น เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาของระบบขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะอย่างเป็นระบบ กระทรวงคมนาคมจึงมีนโยบายในการส่งเสริมสนับสนุนให้องค์การนำรถโดยสารใช้พลังงานไฟฟ้าเป็นเชื้อเพลิง พร้อมให้นำระบบเทคโนโลยีทั้งระบบ GPS และระบบตั๋วร่วม (e-Ticket) มาติดตั้งบนรถโดยสารสาธารณะ เพื่อจัดเก็บข้อมูลและเชื่อมโยงไปยังศูนย์ควบคุม ทำให้สามารถบริหารจัดการ การเดินรถได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นการพัฒนารูปแบบการให้บริการให้มีคุณภาพมากขึ้น จึงมีแผนงาน/โครงการ ดังนี้ แผนงานและโครงการต่าง ๆ





แนวโน้มการให้บริการ และแผนโครงการในอนาคต

1. จัดซื้อรถโดยสารใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๔๘๙ คัน

ขสมก. ได้ลงนามสัญญาในกลุ่มร่วมทำงาน SCN-CHO โดยบริษัท ช ทวี จำกัด (มหาชน) และบริษัท สแกน อินเตอร์ จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2560 กำหนดรับรถโดยสาร จำนวน 489 คัน ภายใน 180วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา กำหนดส่งมอบรถเป็น 4 งวด

งวดที่ 1 ภายใน 90 วัน (27 มี.ค.61) จำนวน 100 คัน

งวดที่ 2 ภายใน 120 วัน (26 เม.ย.61) จำนวน 100 คัน

งวดที่ 3 ภายใน 150 วัน (26 พ.ค.61) จำนวน 100 คัน

งวดที่ 4 ภายใน 180 วัน (25 มิ.ย.61) จำนวน 189 คัน

2. จัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า (Electric Vehicle : EV) จำนวน 35 คัน พร้อมสถานีอัดประจุไฟฟ้า

บริษัท พีทีที เอ็นเนอร์ยี่ โซลูชัน จำกัด ได้ทำการวิเคราะห์ความคุ้มค่าด้านการเงินจากการเดินรถโดยสารแต่ละประเภทสรุปได้ว่าการเลือกใช้รถโดยสารประเภท EV จะมีความคุ้มค่าด้านการเงินน้อยที่สุด จึงพิจารณาจัดหาเพื่อนำมาทดลองวิ่งก่อนจำนวน 35 คัน ขณะนี้อยู่ระหว่างจัดทำร่างขอบเขตของงานและรายละเอียดคุณลักษณะเฉพาะและราคากลางของรถโดยสารไฟฟ้า

3. การติดตั้งระบบตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติการเดินรถ (GPS)

ขสมก. ได้ลงนามสัญญากับ บริษัท ซูเล็ก อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2559 เพื่อติดตั้งระบบตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติการเดินรถ (GPS) พร้อมกล่องบนรถโดยสาร จำนวน 2,210 คัน ซึ่งคู่สัญญาสามารถติดตั้งระบบตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติการเดินรถ (GPS) พร้อมกล่องบนรถโดยสารเรียบร้อยแล้วในเดือนสิงหาคม 2560

4. การติดตั้งและใช้งานในระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์บนรถโดยสาร(E-Ticket)

ขสมก. ได้ดำเนินโครงการเช่าระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์พร้อมอุปกรณ์ (E-ticket) บนรถโดยสารประจำทาง จำนวน 2,600 คัน กับบริษัท ช ทวี จำกัด (มหาชน) มีกำหนดการติดตั้งแล้วเสร็จภายในเดือน มิถุนายน 2561

5. การพัฒนาและจัดหาตู้จอดรถ ที่ทำการ ท่าปล่อยรถ และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสาร

เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการเช่าอู่เอกชนองค์การจึงขอรับการจัดสรรงบประมาณเพื่อทำการก่อสร้างหรือปรับปรุงอุ้งบนพื้นที่ของหน่วยงานราชการหรือเอกชนที่ใช้ประโยชน์

ดำเนินการปี 2557 จำนวน 6 อู่ (อู่พระประแดง, อู่พระประแดงใต้ทางด่วน, อู่นครอินทร์, อู่ปู่เจ้าสมิงพราย, อู่กัลปพฤกษ์, อู่บรมราชชนนี)
- ก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน 4 อู่ (อู่พระประแดง, อู่พระประแดงใต้ทางด่วน, อู่นครอินทร์, อู่ปู่เจ้าสมิงพราย)

- อยู่ระหว่างก่อสร้าง จำนวน 2 อู่ (อู่กัลปพฤกษ์, อู่บรมราชชนนี)

ดำเนินการปี 2558 – 2559 ก่อสร้าง 6 อู่

- ก่อสร้างเสร็จ 4 อู่ (อู่บางบัวทอง, อู่ใต้ทางด่วนรามอินทรา, อู่เมกาบางนา, อู่กำแพงเพชร 2)

- อยู่ระหว่างก่อสร้าง 1 อู่ (อู่บางพลี)

- อยู่ระหว่างจัดหาผู้รับจ้างรายใหม่ 1 อู่ (อู่ใต้ทางด่วนบางพลี-สุขสวัสดิ์)

6. การจัดการรถโดยสาร จำนวน 2,153 คัน

ขสมก. ได้พิจารณาเลือกใช้รถโดยสารประเภท ดีเซล-ไฮบริดในเส้นทางเดินรถส่วนที่เหลือ แทนรถโดยสารประเภท NGV ที่มีข้อจำกัดเรื่องความพร้อมของสถานีบริการ NGV ทั้งนี้ เนื่องจากรถโดยสารประเภทดีเซล-ไฮบริดมีความคุ้มค่าทางการเงินสูงเป็นอันดับสองรองจากรถโดยสารประเภท NGV อีกทั้งยังเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากกว่ารถโดยสารประเภท NGV อีกด้วย โดยการเช่าจะมีข้อได้เปรียบในเรื่องความยืดหยุ่นของจำนวนรถที่สามารถปรับได้ง่ายกว่า จึงพิจารณาเช่าเพื่อรองรับจำนวนรถที่อาจได้รับผลกระทบจากการปรับเส้นทาง จำนวน 400 คัน และการเช่ารถโดยสาร NGV จำนวน 300 คัน โดย ขสมก. เห็นว่าควรเป็นรถโดยสารปรับอากาศทั้งหมดเพื่อทดแทนรถโดยสารธรรมดา เนื่องจากต้นทุนระหว่างรถปรับอากาศกับรถธรรมดาต่างกันไม่มากและเมื่อมีการเชื่อมต่อกับระบบราง ควรเป็นมาตรฐานเดียวกัน ดังนี้

เช่ารถโดยสารไฮบริด จำนวน 400 คัน

เช่ารถโดยสาร NGV จำนวน 300 คัน

จัดซื้อรถโดยสารไฮบริด จำนวน 1,453 คัน

ขสมก. แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำร่างขอบเขตของงานและกำหนดรายละเอียดคุณลักษณะเฉพาะการซื้อรถโดยสารไฮบริด (Hybrid) จำนวน 1,453 คัน เพื่อจัดทำร่าง TOR การซื้อรถโดยสารไฮบริด (Hybrid) และจัดทำราคากลางพัฒนาพื้นที่เชิงธุรกิจ

ปัจจุบัน ขสมก. มีตู้จอดรถโดยสารทั้งที่เป็นกรรมสิทธิ์ของตนเองและที่เช่าจากหน่วยงานของรัฐและเอกชนจำนวนหลายแห่งโดยเฉพาะตู้จอดรถโดยสารของ ขสมก. บางแห่งที่ตั้งอยู่บนทำเลที่มีความเจริญสูงประชาชนสามารถเข้าถึงได้ง่าย แวดล้อมด้วยสถานที่มีคุณค่าเชิงธุรกิจ อาทิ สถานศึกษา ศูนย์การค้า และสถานที่จ้างงาน สามารถนำไปสร้างมูลค่าเพิ่มในเชิงพาณิชย์อันจะก่อให้เกิดรายได้เพิ่มแก่ข



Industry Situation and Future Prospects

Bus Services for 2017

In fiscal year 2017, there was a total of 584,997 passengers who used the services of BMTA. This can be divided into 192,923 passengers in air-conditioned buses, 124,667 passengers in regular buses and 267,407 passengers in free buses funded from the taxes.

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

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

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

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

Number of buses and routes for 2017 (As of 30 September 2017)

Type of service	Buses	Percentage	Routes	Percentage
BMTA buses	2,671	18.91	118	25.65
Private joint buses (big bus)	3,444	24.38	94	20.43
Minibuses	937	6.63	(42)	
Shuttles in sois	2,125	15.04	101	21.96
Air-conditioned minibuses	4,824	34.15	139	30.22
Suvarnabhumi Airport connection minibuses	126	0.89	8	1.74
Total	14,127	100	460	100

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





2. The total number of routes including all types of buses is 460 routes, as follows .

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

When considering the proportion of passenger bus route types in the Bangkok area, it is found that air-conditioned minibuses take the highest share (30.22 percent), followed by BMATA buses (25.65 percent).

Currently, the government sector’s policy is the 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) for bring replace the old buses using diesel oil amount 489 vehicle

Number of buses using diesel oil and natural gas (NGV) as fuel Buses as of 30 September 2017

Type of service	Total	Buses using diesel	Buses using natural gas
BMATA buses	2,231	440	2,671
Private joint buses (big bus)		3,444	3,444
Minibuses		937	937
Shuttles in sois	1,602	523	2,125
Air-conditioned minibuses		4,824	4,824
Suvarnabhumi Airport connection minibuses		126	126
total	3,833	10,294	14,127

Service provision Potential and Future Plan/Project

In large cities, the public usually travel by public transportation, especially public buses because of its expansive routes across the entire Bangkok area and its vicinity. The routes are also connected to other modes of transportation, such as the subway (MRT), BTS, airport link and taxi motorcycle taxi. However, at present, there remain certain issues with regard to service, such as the competition for passengers, speeding, idling at bus stops for too long a time, traffic congestion and worn-out buses using diesel oil with over 20 years, service, causing air pollution.

To solve these problems in the publics bus system, the Ministry of Transportation takes it as a policy to encourage BMATA to use electric buses and install GPS and common e-ticketing on public buses to gather data and link the data with the control center for the most effective management for the development of the service and for better quality services. The organization s development plans projects are detailed as follows.

Plans and Projects



Service provision Potential and Future Plan/Project

1. NGV Bus Procurement (489 buses)

The BMTA signed the contract with SCN-CHO, Cho Thavee Public Company Limited, and Scan Inter Public Company Limited on 27 December 2017 to attain 489 buses within 180 days from the following day of signing contract. The delivery schedule will be handled in four periods:

Period 1: within 90 days (27 Mar 17) 100 buses

Period 2: within 120 days (26 Apr 17) 100 buses

Period 3: within 150 days (26 May 17) 100 buses

Period 4: within 180 days (25 Jun 17) 189 buses

2. Procurement of 35 Electric Vehicles (EV) and Charging Station

PTT Energy Solutions Company Limited analyzes the financial worthiness of each type of bus operation. It could be concluded that the use of electric vehicles (EV) had the lowest financial worthiness. As a result, 35 buses are attained for the trial. Currently, the draft of scope and details of specifications and cost estimate of EV is under the process.

3. GPS Installation

The BMA signed the agreement with Zulex International Company on 22 September 2016 to install the GPS and the camera in 2,210 buses. The party finished installing GPS and camera on all buses in August 2017.

4. E-Ticket Installation and Implementation

The BMTA has rented E-ticket system and equipment for 2,600 buses from Cho Thavee Public Company Limited. The installation will be completed in June 2018.

5. Development and Provision of Parking Depot, Office, and Garage and facilities for the passengers to minimize the expense of private garage rental fee. With this reason, the BMTA requests for the budget for construction or reconstruction the garage in the area of the leverage government or private agency.

Six depots operating in 2014 (Phra Pradaeng Depot, Phra Pradaeng Depot under Expressway, Nakhon In Depot, Puchao Saming Phrai Depot, Kalpapruerk Depot, and Boromarajonani Depot)

- Four completed depots (Phra Pradaeng Depot, Phra Pradaeng Depot under Expressway, Nakhon In Depot, and Puchao Saming Phrai Depot)

- Two under construction depots (Kalpapruerk Depot and Boromarajonani Depot) Six depots operating in 2015-2016

- Four completed depots (Bang Bua Thong Depot, Ramindra Expressway Depot, Megabangna Depot, and Kamphaeng Phet 2 Depot)

- One under construction depot (Bang Pli Depot)

- One under the recruitment of new contractor (Bang Pli Expressway - Suksawas Depot)

6. Provision of 2,153 buses

The BMTA is considering to use diesel-hybrid buses for the remaining routes instead of NGV buses because of its financial worthiness that is in the second rank, just behind the NGV that has limitations on the readiness of NGV station. Additionally, diesel-hybrid is more environment-friendly than NGV. Advantage of renting is the compromise of the bus which become the reason of renting to support the 400 buses that may be affected from the change of route. In addition, the BMTA considers that all 300 renting NGV buses should be air-conditioned buses as the cost does not different from the non-air conditioned bus. The implementation of rail system should be standardized as follows.

Rent 400 hybrid buses

Rent 300 NGV buses

Purchase 1,453 hybrid buses

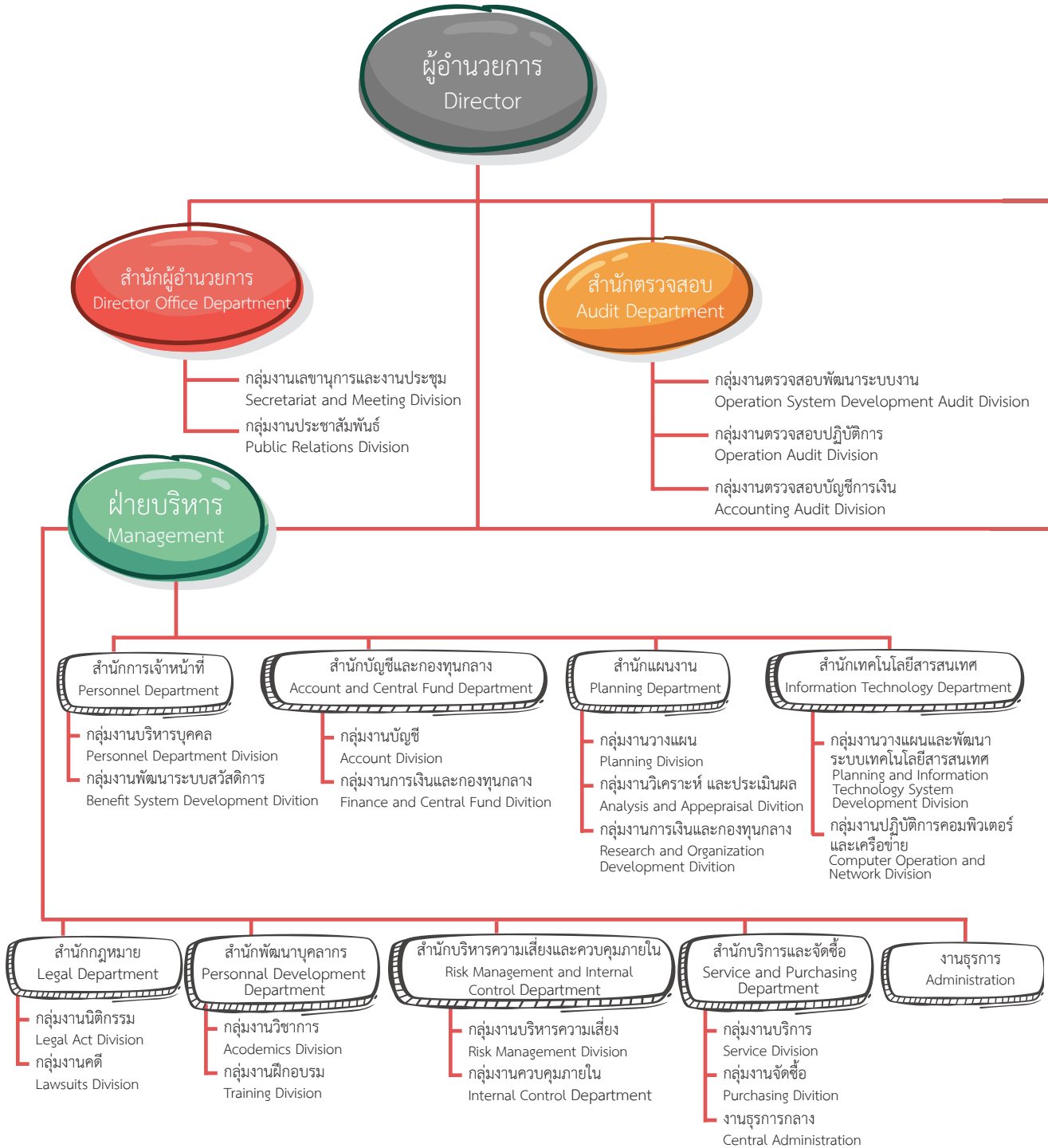
The BMTA appoints the committee to draft the scope of work and determine the specification of 1,453 hybrid buses in order to set the draft of TOR, hybrid bus procurement, and the cost estimate.

Cooperation with Private Sector

Development of business area

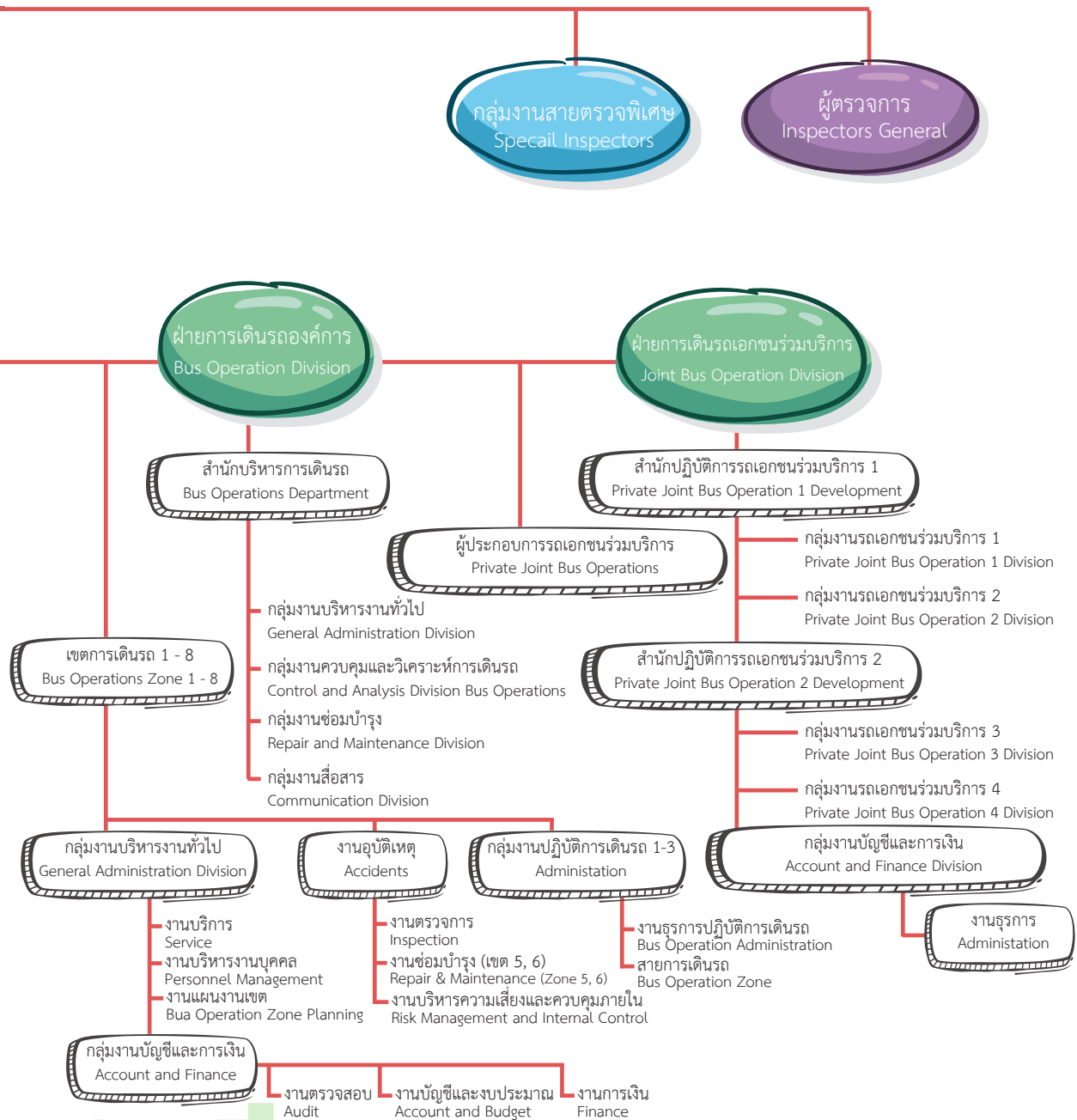
At present, the BMTA holds many parking depots, both with ownership and rent from government or private sector. In particular, some the parking depots of the BMTA, such as Min Buri Depot and Bang Khaen Depot, are located in the prosperous area where the public easily access and are surrounded with high business value sites such as educational institute, department store, and employment sources, which leads to value-added in business and results in the increasing income of the BMTA.





โครงสร้างองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ แนบท้ายข้อบังคับองค์การฉบับที่ 159 ลงวันที่ 29 ธันวาคม 2552

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



คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ ประจำปีงบประมาณ 2560
(ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2559 - วันที่ 20 กรกฎาคม 2560)

BMTA's Board of Director 2017

(SINCE 1 OCTOBER 2016 - 20 JULY 2017)



พลตำรวจเอก เอก อังสนานนท์

เกิด เดือน ปี เกิด : 1 ก.พ. 2499 อายุ 61 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ :

- ปริญญาตรีนิติศาสตรบัณฑิต(เกียรตินิยมอันดับ 1)
มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- เนติบัณฑิตไทย
- ปริญญาโท นิติศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน :

- ปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี
- รองผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ
- ที่ปรึกษาด้านกฎหมายและสอบสวน
- ผู้ช่วยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ

Police General Aek Angsanant

Chairman

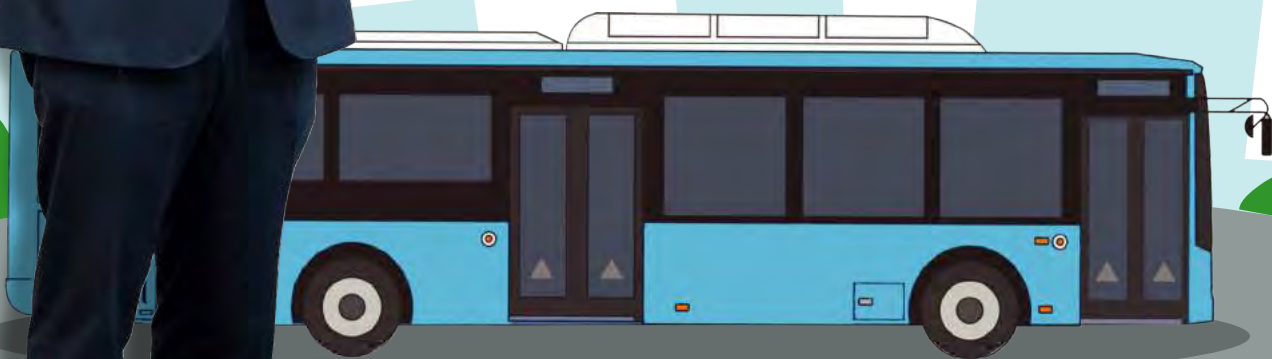
Date of birth : 1 Feb. 1956 61 year old.

Education Qualification :

- Bachelor of law (1ST Class Honours) ,
Ramkhamhaeng University
- Thai Barrister at law
- Master of Laws, Chulalongkorn
University

Current Position/Working Experience :

- permanent Secretary
- Deputy Commissioner General
- Advisor of Legal and Prosecution Affairs
- Assistant Commissioner General



น.ส.สุทธธีรัตน์ รัตน์โชติ

เกิด เดือน ปี เกิด : 21 ส.ค. 2502 อายุ 58 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ :

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

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน :

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

Miss Suttirat Rattannachot

Vice president Chairman No.1

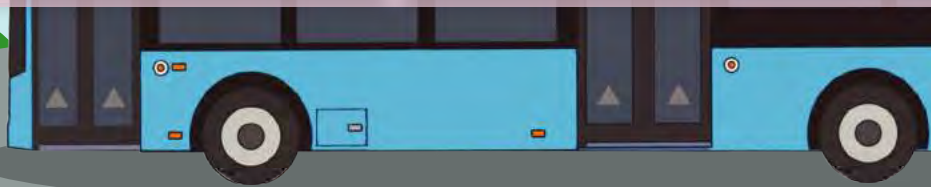
Date of birth :21 Aug. 1959 58 Years Old

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 :

- Bachelor of Laws (2nd Class Honours),
- 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





พลโท วรารท์ บุญญะสิทธิ์

เกิด เดือน ปี เกิด : 28 มิ.ย. 2501 อายุ 59 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ :

- โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า รุ่นที่ 29
- ปริญญาโท รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีปทุม

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน :

- รองเสนาธิการทหารบก กองบัญชาการทหารบก
- รองแม่ทัพภาคที่ 1
- ผู้บัญชาการกองพลที่ 1 รักษาพระองค์

Major General Varah Boonyasit

Vice president Chairman No.2

Date of birth : 28 June 1958 59 year old.

Education Qualification :

- Chulachomklao Royal Military Academy (Batch 29)
- Master of Public Administration, Sripatum University

- Master of Laws, Chulalongkorn University

Current Position/Working Experience :

- Deputy Army Chief of staff, army headquarters''
- Deputy Commander, Army Area 1
- Division 1 Commanding General, Royal Guard Unit

นายวันชาติ สันติกุญชร

เกิด เดือน ปี เกิด : 24 มิ.ย. 2496 อายุ 64 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ :

- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- เนติบัณฑิตไทย
- ปริญญาโท วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน :

- อธิบดีอัยการ สำนักงานคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ
- รองอธิบดีอัยการ สำนักงานที่ปรึกษาทนายความ
- รองอธิบดีอัยการ สำนักงานคณะกรรมการอัยการ

Mr.Wanchart Santikunchorn

Director

Date of birth :24 June 1953 64 Years Old

Education Qualification :

- Bachelor of Laws, Thammasat University
- Thai Barrister at law
- Master of Science Chiang Mai University

Current Position/Working Experience :

- Deputy Army Chief of staff, army headquarters
- Deputy Commanding General, Royal Guard Unit





นายสนธิ พรหมวงษ์

เกิด เดือน ปี เกิด : 4 พ.ค. 2502 อายุ 58 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ :

- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยขอนแก่น
- ปริญญาโท รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (NIDA)

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน :

- อธิบดีกรมการขนส่งทางบก
- ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม
- รองอธิบดีกรมทางหลวง
- ผู้อำนวยการสำนักบริหารบำรุงทาง

Mr.Sanit Phromwong

Director

Date of birth : 4 May 1959 58 Years old

Education Qualification :

- Bachelor of Engineering, Khon kaen University
- Master of Public Administration, National Institute of Development Administration

Current Position/Working Experience :

- Director-General of Department of Land Transport
- Inspector General of Ministry of Transport
- Deputy of Bureau of Road Maintenance



นายสมศักดิ์ ห่มม่วง

เกิด เดือน ปี เกิด : 2 เม.ย. 2502 อายุ 58 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ :

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

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน :

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

Mr. Somsak Hommuang

Director

Date of birth : 2 Apr 1959 58 Years Old

Education Qualification :

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

Current Position/Working Experience :

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





รศ. คณิต วัฒนวิเชียร

เกิด เดือน ปี เกิด : 11 มี.ค. 2503 อายุ 57 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ :

- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

- ปริญญาเอก ด้านวิศวกรรมศาสตร์เครื่องกล University of Melbourne ออสเตรเลีย

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน :

- รองศาสตราจารย์ ภาควิชาวิศวกรรมเครื่องกล จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

- กรรมการหลักสูตรสาขาวิศวกรรมยานยนต์ ภาควิชาวิศวกรรมเครื่องกล คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

- กรรมการ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

- กรรมการ สมาคมวิศวกรเครื่องกลไทย

Assoc.Prof Khanit Wattanawichian

Director

Date of birth : 11 Mar 1960 57 Years Old.

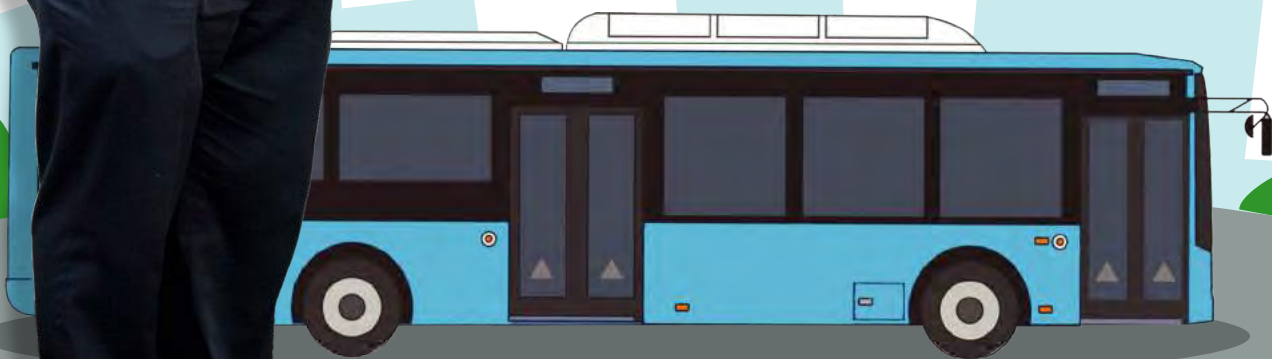
Education Qualification :

- Bachelor of Engineering Chulalongkorn University

- Doctor of Mechanical Engineering, University of Melbourne, Australia

Current Position/Working Experience :

- Associate Professor, Department of Mechanical Engineering, Chulalongkorn University



รศ. ชำรงรัตน์ มุ่งเจริญ

เกิด เดือน ปี เกิด : 17 ส.ค. 2498 อายุ 62 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ :

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

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน :

- ประธานคลัสเตอร์พลังงานและสิ่งแวดล้อม และผู้อำนวยการ โปรแกรมสิ่งแวดล้อมที่ยั่งยืน สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.)
- ข้าราชการบำนาญ ตำแหน่งรองศาสตราจารย์ภาค วิชาวิศวกรรมเคมี คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

Assoc. Prof. Thumrongrut Mungcharoen

Date of birth : 17 Aug 1955 62 Years Old

Education Qualification :

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

Current Position/Working Experience :

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



รศ. พัชรา พัชราวนิช

เกิด เดือน ปี เกิด :10 ก.พ. 2514 อายุ 46 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ :

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

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน :

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

Assoc. Prof. Patchara Patcharavanich

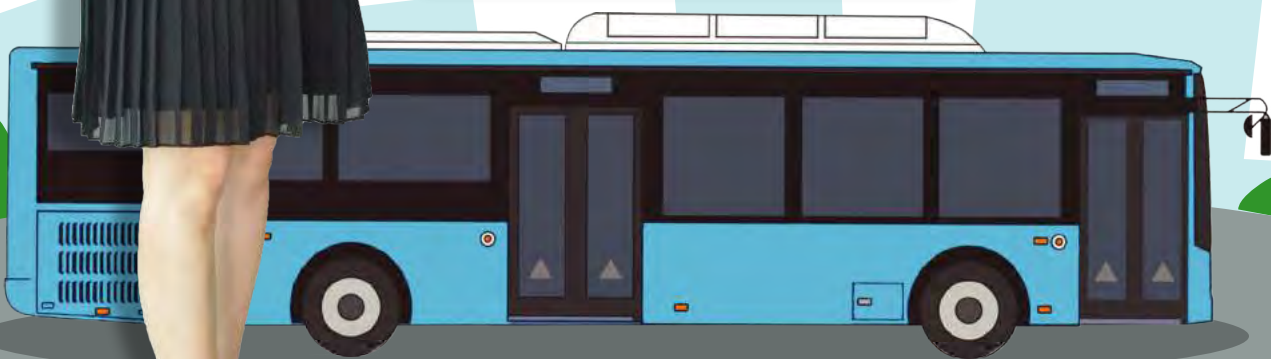
Date of birth : 10 Feb 1971 46 year old.

Education Qualification :

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

Current Position/Working Experience :

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



พลเอก ณรงค์ฤทธิ์ อิศรัตน์

เกิด เดือน ปี เกิด : 6 พ.ค.2499 อายุ 61 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ :

- ปริญญาตรี การศึกษาระดับบัณฑิต สาขาคณิตศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร
- ปริญญาโทการศึกษามหาบัณฑิต สาขาการวัดผล การศึกษามหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร การศึกษาทางทหาร
- หลักสูตรเสนาธิการทหารเรือ รุ่นที่ 54 โรงเรียนเสนาธิการ ทหารเรือ
- หลักสูตรเสนาธิการทหาร รุ่นที่ 40 วิทยาลัยเสนาธิการทหาร
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร ภาครัฐร่วมเอกชน รุ่นที่ 19 (วปอ.2549) วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน :

- ตุลาการศาลทหารสูงสุด
- นายทหารพิเศษ ประจำหน่วยทหารรักษาพระองค์ กรมทหารขนส่ง รักษาพระองค์
- นายทหารพิเศษ ประจำหน่วยทหารรักษาพระองค์ โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า
- นายทหารพิเศษ ประจำหน่วยทหารรักษาพระองค์ กองพลทหารม้าที่ 2 รักษาพระองค์
- กรรมการการเลือกตั้งประจำกรุงเทพมหานคร

Pol.Maj.Gen. Narongrit Isarat

Date of birth :6 May 1956 61 Years Old

Education Qualification :

- Bachelor of Education Program in Mathematics, Srinakharinwirot University
 - Master of Education Program in Educational Evaluation and Research, Srinakharinwirot University
- Military education
- Chief of Staff, RTN Course, Class 54, College of Naval Command and Staff
 - Chief of Staff, Royal Thai Army Course Class 40, Joint Staff College
 - National Defence College, The Joint State
 - Private Sector Course Class 19 (ThaiNDC 2549) Thailand National Defence College

Current Position/Working Experience :

- Chief Judge, Military Court
- Honorary Officer To Royal Guard Units , Directorate of Transportation RTAF
- Honorary Officer To Royal Guard Units Chulachomklao Royal Military Academy
- Honorary Officer To Royal Guard Units, King's Guard, 2nd Cavalry Division
- Election commission, Bangkok





นายสุระชัย เอี่ยมวชิรสกุล

เกิด เดือน ปี เกิด : 2 ต.ค.2504 อายุ 56 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ :

- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาโท บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต University of Hartford USA

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน :

- ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
- กรรมการบริหารบริษัท เอ อี เอช จำกัด
- กรรมการผู้จัดการบริษัท ธนารักษ์พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด

Mr. Surachai lamwachirasakul

Director and Secretary

Date of birth : 2 Oct 1961 55 Years Old

Education Qualification :

- Bachelor of Law, Thammasat University
- Master of Business Administration, University of Hartford, USA

Current Position/Working Experience :

- Director of Bangkok Mass Transit Authority
- Director, A E H Co.,Ltd.
- Managing Director, Dhanarak Asset Development Co.,Ltd.

คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ ประจำปีงบประมาณ 2560
(ตั้งแต่วันที่ 25 กรกฎาคม - วันที่ 30 กันยายน 2560)
BMTA's Board of Director 2017
(SINCE 1 OCTOBER 2016 - 20 JULY 2017)

นายรัฐชาติ จารุจินดา

เกิด เดือน ปี เกิด : 1 ม.ค. 2498 อายุ 62 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ :

- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (โยธา) มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- ปริญญาโท พณิชยการศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน :

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

Mr.Nattachat Charuchinda

Chairman

Date of birth : 1 Jan 1955 62 Years Old

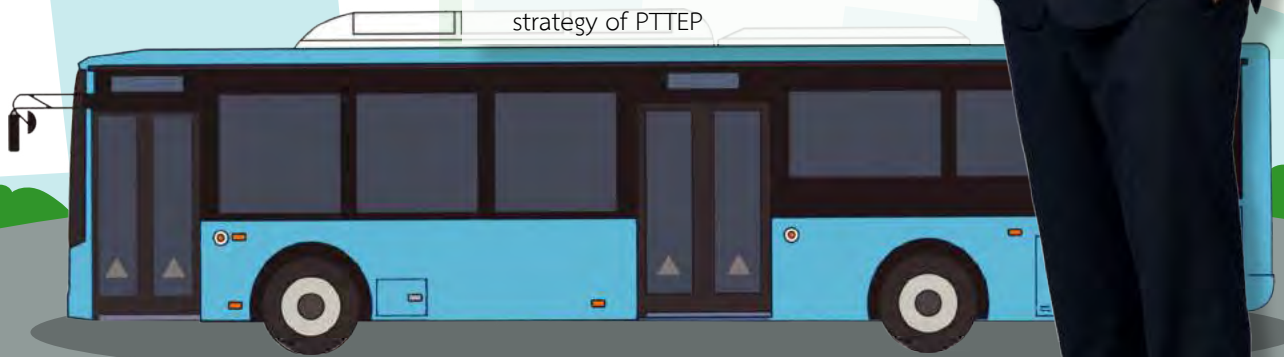
Education Qualification :

- Bachelor of Engineering (Civil) Chiang Mai University

- Master of Commerce Thammasat University

Current Position/Working Experience :

- The advisor of PTT Exploration and Production Public Company Limited (PTTEP)
- The former chairman of business practitioner The primary petroleum and natural gas of PTTEP
- The former chairman of business practitioner The last petroleum and natural gas of PTTEP
- The former senior manager of organization strategy of PTTEP



พลโท วราห์ บุญญะสิทธิ์

เกิด เดือน ปี เกิด : 28 มิ.ย. 2501 อายุ 59 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ :

- โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า รุ่นที่ 29
- ปริญญาโท รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีปทุม

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน :

- รองเสนาธิการทหารบก กองบัญชาการทหารบก
- รองแม่ทัพภาคที่ 1
- ผู้บัญชาการกองพลที่ 1 รักษาพระองค์

Major General Varah Boonyasit

Vice president Chairman No.2

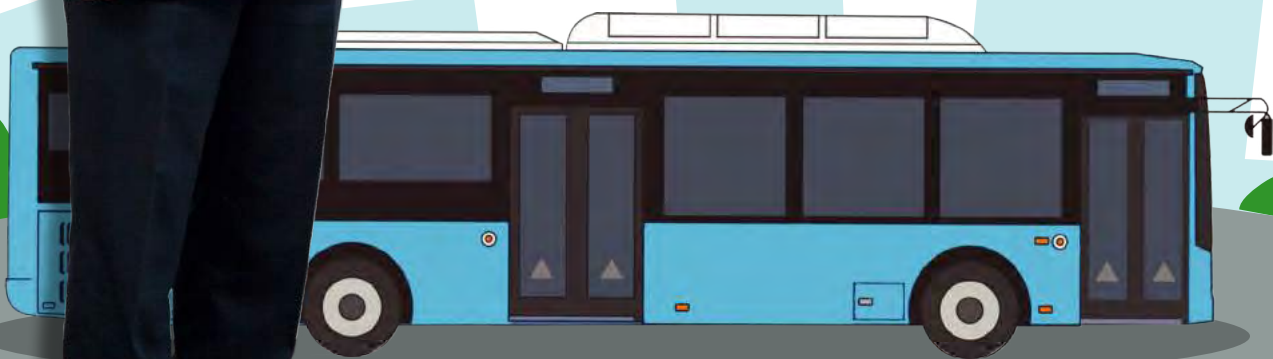
Date of birth : 28 June 1958 59 year old.

Education Qualification :

- Chulachomkhalo Royal Military Academy (Batch 29)
- Master of Public Administration, Sripatum University
- Master of Laws, Chulalongkorn University

Current Position/Working Experience :

- Deputy Army Chief of staff, army headquarters"
- Deputy Commander, Army Area 1
- Division 1 Commanding General, Royal Guard Unit



น.ส.สุทธิรัตน์ รัตน์โชติ

เกิด เดือน ปี เกิด : 21 ส.ค. 2502 อายุ 58 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ :

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

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน :

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

Miss Suttirat Rattannachot

Vice president Chairman No.1

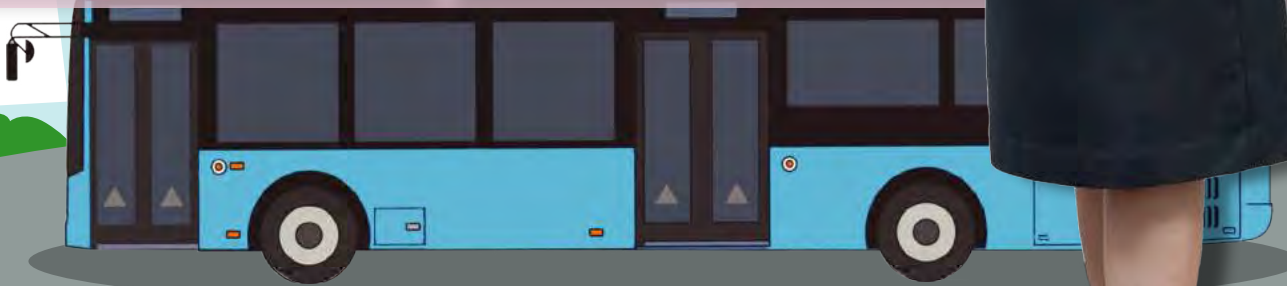
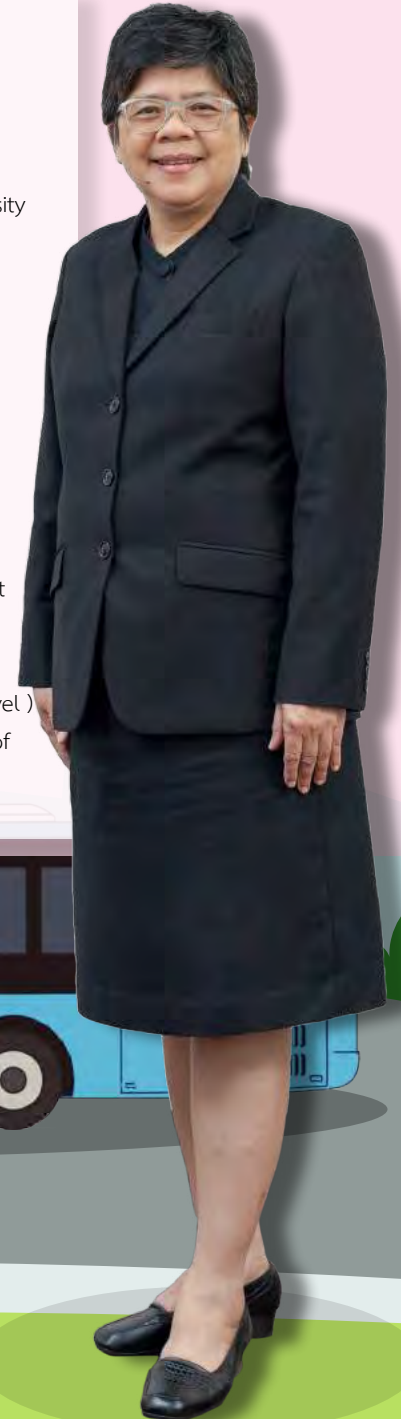
Date of birth :21 Aug. 1959 58 Years Old

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

เกิด เดือน ปี เกิด : 2 เม.ย. 2502 อายุ 58 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ :

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

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน :

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

Mr. Somsak Hommuang

Director

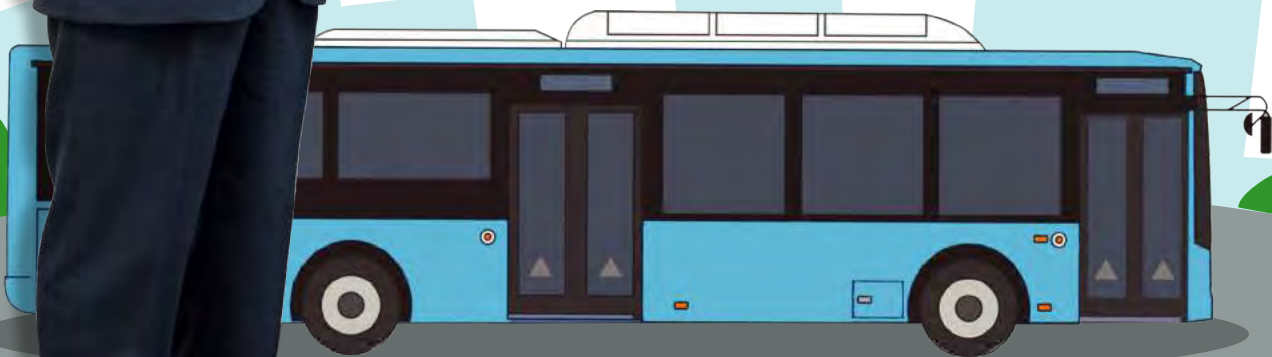
Date of birth : 2 Apr 1959 58 Years Old

Education Qualification :

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

Current Position/Working Experience :

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



รศ. คณิต วัฒนวิเชียร

เกิด เดือน ปี เกิด :11 มี.ค. 2503 อายุ 57 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ :

- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 - ปริญญาเอก ด้านวิศวกรรมศาสตร์เครื่องกล University of Melbourne ออสเตรเลีย
- ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน :
- รองศาสตราจารย์ ภาควิชาวิศวกรรมเครื่องกล จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 - กรรมการหลักสูตรสาขาวิศวกรรมยานยนต์ ภาควิชาวิศวกรรมเครื่องกล คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
 - กรรมการ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
 - กรรมการ สมาคมวิศวกรเครื่องกลไทย

Assoc.Prof Khanit Wattanawichian

Director

Date of birth : 11 Mar 1960 57 Years Old.

Education Qualification :

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

Current Position/Working Experience :

- Associate Professor, Department of Mechanical Engineering, Chulalongkorn University





รศ. อังรรัตน์ มุ่งเจริญ

เกิด เดือน ปี เกิด : 17 ส.ค. 2498 อายุ 62 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ :

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

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน :

- ประธานคลัสเตอร์พลังงานและสิ่งแวดล้อม และผู้อำนวยการ โปรแกรมสิ่งแวดล้อมที่ยั่งยืน สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.)
- ข้าราชการบำนาญ ตำแหน่งรองศาสตราจารย์ภาค วิชาวิศวกรรมเคมี คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

Assoc. Prof. Thumrongrut Mungcharoen

Date of birth : 17 Aug 1955 62 Years Old

Education Qualification :

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

Current Position/Working Experience :

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



รศ. พัชรา พัชราวนิช

เกิด เดือน ปี เกิด :10 ก.พ. 2514 อายุ 46 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ :

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

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน :

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

Assoc. Prof. Patchara Patcharavanich

Date of birth : 10 Feb 1971 46 year old.

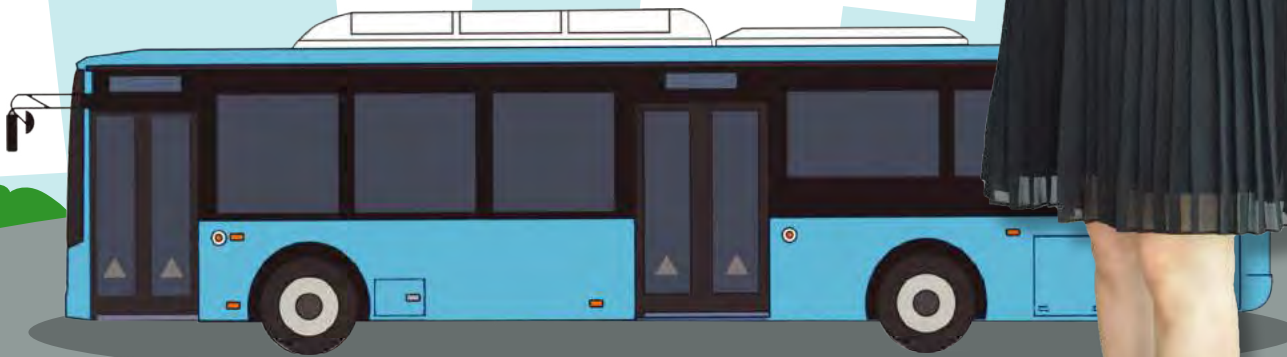
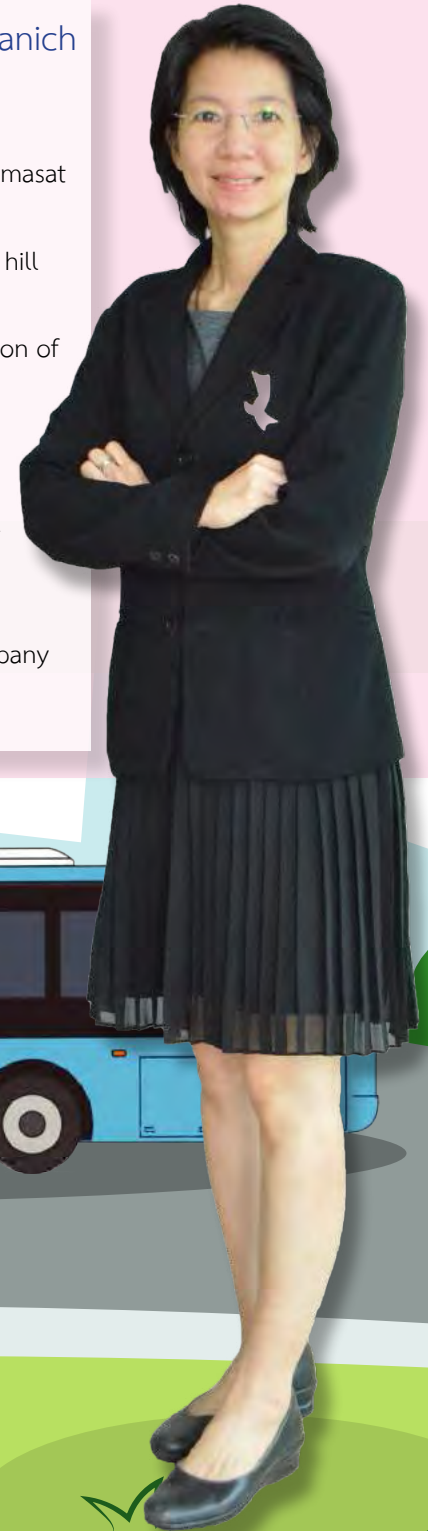
Education Qualification :

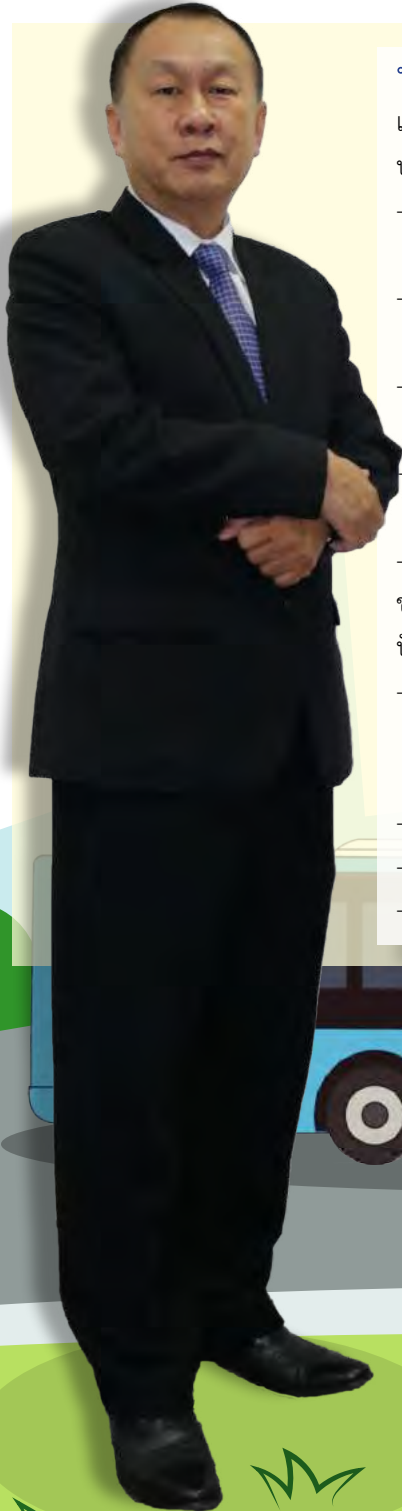
- Bachelor of Accountancy (Honors), Thammasat University
- MBA University Of North Carolina Chapel hill USA

- Barristor-at-law, Institute of Legal Education of the Thai Bar

Current Position/Working Experience :

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





พลตำรวจตรี ประสิทธิ์ เฉลิมวุฒิศักดิ์

เกิด เดือน ปี เกิด : 4 ม.ค. 2503 อายุ 57 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ :

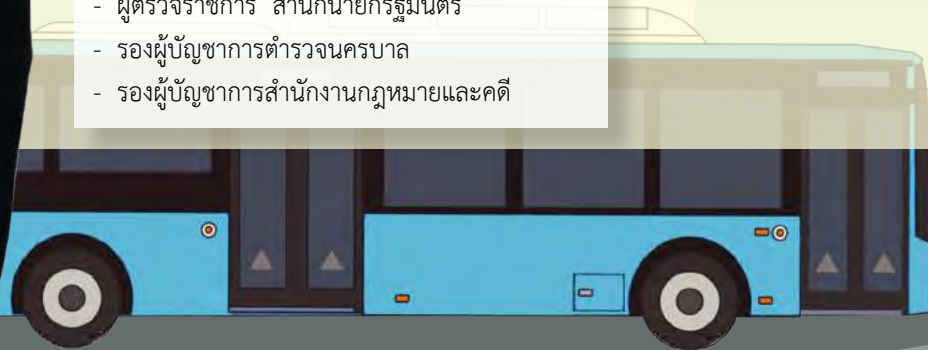
- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
 - ปริญญาตรี รัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต (ตร.) โรงเรียนนายร้อยตำรวจ รุ่นที่ 37
 - ปริญญาโท นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง
 - ปริญญาโท ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (พัฒนาสังคม) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์รามคำแหง
 - เนติบัณฑิตไทย สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งชาตินิติทยสภา
- ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน :
- เลขาธิการคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค สำนักนายกรัฐมนตรี
 - ผู้ตรวจราชการ สำนักนายกรัฐมนตรี
 - รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล
 - รองผู้บัญชาการสำนักงานกฎหมายและคดี

Pol.Maj.Gen. Prasit Chalermvutisak

Date of birth : 14 Jan 1960 57 Years Old

Education Qualification :

- Bachelor of Laws, Sukhothai Thammathirat Open University
 - Bachelor of Public Administration Program in Public Administration (Police Science), Royal Police Cadet Academy Class 37
 - Master of Laws, Ramkhamhaeng University
 - Barristor-at-law, Institute of Legal Education of the Thai Ba
- Current Position/Working Experience :
- Secretary of the Consumer Protection Board Commission, Office of the Consumer Protection Board, Prime Minister's Office
 - Inspector, Prime Minister's Office
 - Deputy Commander of the Metropolitan Police
 - Deputy Commander of Official of Legal and Litigation



นายชัยชนะ มิตรพันธ์

เกิด เดือน ปี เกิด : 2 ธ.ค.2516 อายุ 44 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ :

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

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน :

- ผู้อำนวยการหน่วยบริการโครงสร้างพื้นฐาน ความมั่นคงสารสนเทศ ศูนย์เทคโนโลยี อิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติ
- ผู้ช่วยผู้อำนวยการสำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์กรมมหาชน)
- รองผู้อำนวยการสำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์กรมมหาชน)

Mr.Chaichana Mitrpant

Date of birth : 2 Dec 1973 44 year old.

Education Qualification :

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

Current Position/Working Experience :

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



นายสมศักดิ์ ประถมศรีเมฆ

เกิด เดือน ปี เกิด : 8 ก.ค.2515 อายุ 45 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ :

- ปริญญาตรี ศิลปศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยบูรพา
- ปริญญาโท บัญชีมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาเอก บัญชีดุซฐึบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน :

- อาจารย์มหาวิทยาลัยบูรพา
- กรรมการบริษัท ดับบลิวเอชเอ คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) WHA

Mr. Somsak Pratomsrimek

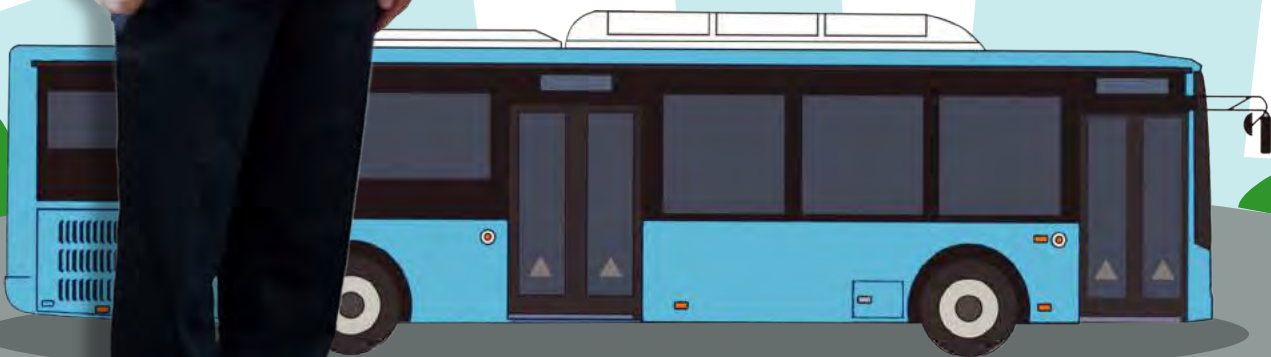
Date of birth : 8 Jul 1972 45 Years Old

Education Qualification :

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

Current Position/Working Experience :

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



รายชื่อคณะผู้บริหารองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ปี 2560

(1 ตุลาคม 2559 – 30 กันยายน 2560)

BMTA's Management Team

(1 OCTOBER 2016 – 30 SEPTEMBER 2017)

นายสุระชัย เอี่ยมวชิรสกุล

Mr.Surachai lamwachirasakul

ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

(ดำรงตำแหน่งตั้งแต่วันที่ 3 มี.ค.59 - 26 มี.ค.60)

Director of Bangkok Mass Transit Authority

(Has taken a position since 3 Mar 16 -26 Mar 17)

นายสมศักดิ์ ห่มม่วง

Mr.Somsak Hommuang

ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

(ดำรงตำแหน่งตั้งแต่วันที่ 27 มี.ค.60 - 20 ก.ค. 60)

Director of Bangkok Mass Transit Authority

(Has taken a position since 27 Mar 17 -20 Jul 17)

นายยุกต์ จารุกุมิ

Mr.Yook Jarupume

ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

(ดำรงตำแหน่งตั้งแต่วันที่ 21 ก.ค. 60 - 30 ก.ย. 60)

Director of Bangkok Mass Transit Authority

(Has taken a position since 21 Jul 17- 30 Sep 17)



นายยุกต์ จารุภูมิ

Mr.Yook Jarupume

รองผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร

Deputy Director (Administration)

นายประยูร ช่วยแก้ว

Mr.Prayoon Choygeo

รองผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถองค์การ

Deputy Director (Bus Operation)

นายคมสัน โชติประดิษฐ์

Mr.Komson Chotpradit

รองผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ

Deputy Director (Private Joint Bus Operation)



นางพนิดา ทองสุข

Mrs.Panida Thongsuk

ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร

Assistant Director (Administration)

นายสมควร นาสนม

Mr.Somkaun Nasanom

ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถองค์การ 1

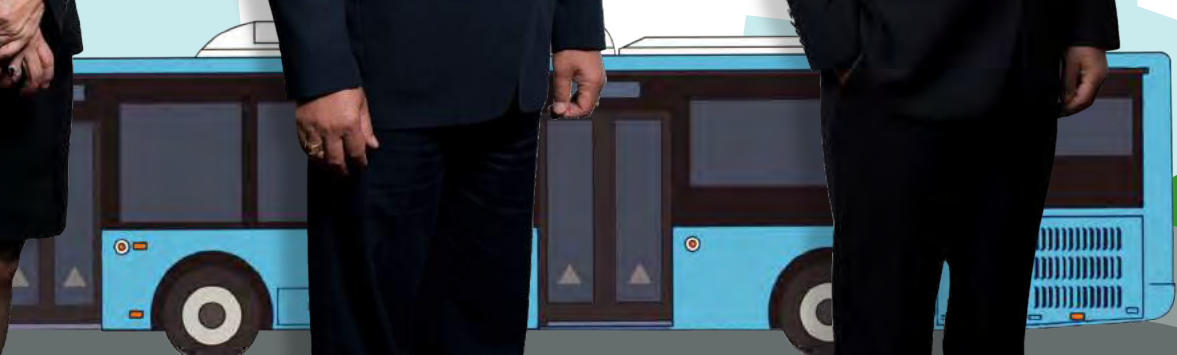
Assistant Director (Bus Operation 1)

นายสาคร รุ่งสวัสดิ์

Mr.Sakon Rongsawat

ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถองค์การ 2

Assistant Director (Bus Operation 2)





นางสาวสิริกอร์ อุดมผล

Miss Sirikorn Udomphont

ผู้อำนวยการสำนักผู้อำนวยการ

Director of Director Office Department

นางบุษบา มนะโส

Mrs. Busaba Manaso

ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบ

Director of Audit Department

นางสาวรัชณี ลอทรพยาภัทร

Miss Ratchanee Laorsapayapat

ผู้อำนวยการสำนักบริการและจัดซื้อ

Director of Service and Purchasing
Department



นางสาวศิริพร บุญเปี่ยม
Miss Siriporn Boonpiam
ผู้อำนวยการสำนักการเจ้าหน้าที่
Director of Personnel Department

นางอารดา อารีโรตม
Mrs.Arada Areewarodom
ผู้อำนวยการสำนักบัญชีและกองทุนกลาง
Director of Account
and Central Fund Department

นางสาวศิริพร แท้เกษม
Miss Siriporn Taekasem
ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาบุคลากร
Director of Personnel Development
Department



นายสงวงศ์ ฉิมพาลี
Mr.Sawong Chimplee
ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย
Director of Legal Department

นางพริ้มเพรา วงศ์สุทธิรัตน์
Mrs.Phimphaw Wongsuthirat
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
Director of Planning Department

นางสาวเกษริน สนิวิสูตร
Miss Kesarin Sinvisoot
ผู้อำนวยการสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
Director of Information Technology
Department



นางจันทนี อนุโยธา
Mrs.Chantane Anuyotha
ผู้อำนวยการสำนักบริหารความเสี่ยง
และควบคุมภายใน
Director of Risk Management and Internal
Control Department

นายชิตชัย ภู่อารีย์
Mr.Chidchai Phuearee
ผู้อำนวยการสำนักบริหารการเดินรถ
Director of Bus Management
Department

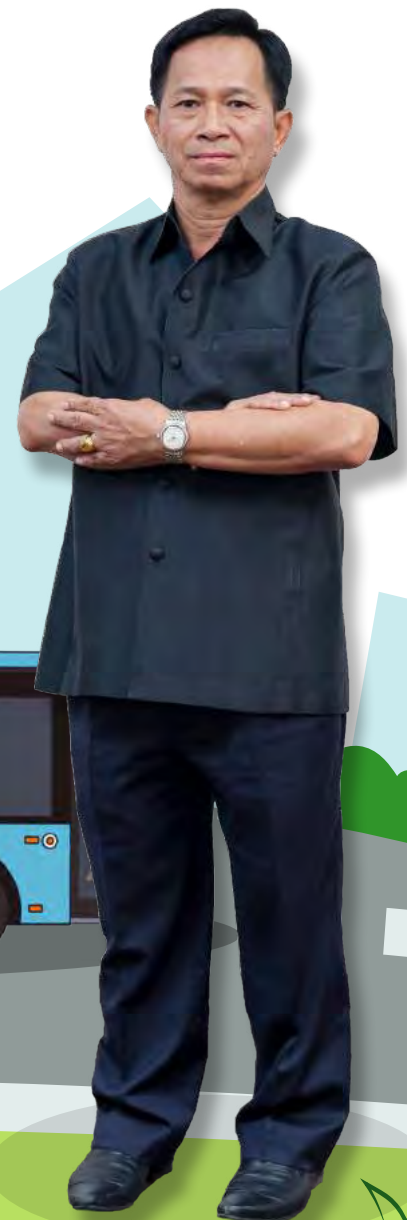
นายเมธา เมธาลักษณ์
Mr.Metha Matharak
ผู้อำนวยการสำนักปฏิบัติการรถเอกชน
ร่วมบริการ 1
Director of Private Joint Bus
Operation 1 Department



นางสาวเบญจวรรณ เปี่ยมสุวรรณ
Miss Benchawan Piemsuwan
ผู้อำนวยการสำนักปฏิบัติการรถเอกชน
ร่วมบริการ 2
Director of Private Joint Bus
Operation 2 Department

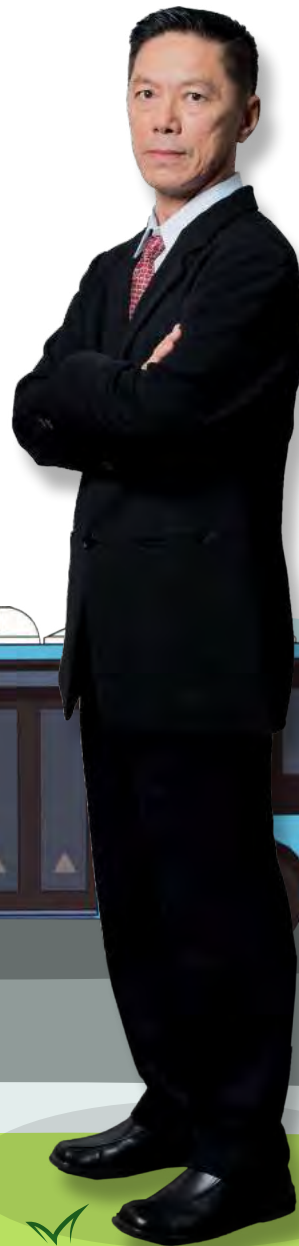
นายบรม รินทอง
Mr.Borom Rinthong
ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 1
Director of Bus Operation Zone 1

นายเอนก นาสนม
Mr.Anek Nasanom
ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 2
Director of Bus Operation Zone 2



นายวิชา สินอุดม
Mr.Wicha Sinudom
ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 3
Director of Bus Operation Zone 3

นายดุสิต แซ่ด่าน
Mr.Dusit Saedarn
ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 4
Director of Bus Operation Zone 4



นายก้องพัฐสิทธิ์ ถิ่นมาบแค
Mr.Kongpattasit Tinmabkhe
ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 5
Director of Bus Operation Zone 5

นางศิริวรรณ ชื่นบุบผา
Mrs.Sirawan Chenbubpa
ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 6
Director of Bus Operation Zone 6



นายสังเวียน พัยวรรณ
Mr.Sungwien Phayakwan
ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 7
Director of Bus Operation Zone 7

นายชำนาญ อยู่สะอาด
Mr.Chamnan Yoosaard
ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 8
Director of Bus Operation Zone 8





สรุปจำนวนพนักงานที่มีปัจจุบัน เปรียบเทียบกับข้อกำหนด 30 กันยายน 2560

ลำดับ	ตำแหน่ง	ระดับ	สำนักงานใหญ่			เขตการเดินรถ			รวมทั้งองค์การ		
			ข้อกำหนด	มีจริงปัจจุบัน	ผลต่าง +เกิน, -ขาด	ข้อกำหนด	มีจริงปัจจุบัน	ผลต่าง +เกิน, -ขาด	ข้อกำหนด	มีจริงปัจจุบัน	ผลต่าง +เกิน, -ขาด
1	ผู้อำนวยการ	11	1	0	(1)				1	0	(1)
2	รองผู้อำนวยการฝ่าย	10	3	2	(1)				3	2	(1)
3	ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่าย	9	4	4	0				4	4	0
4	ผู้อำนวยการสำนัก/ผู้ตรวจการ ระดับ 8 /ผู้อำนวยการเขต	8	16	13	(3)	8	5	(3)	24	18	(6)
5	ผู้ช่วยผู้อำนวยการสำนัก /ผู้ช่วยผู้ตรวจการ ระดับ 7 /ผู้ช่วยผู้อำนวยการ	7	15	13	(2)	8	7	(1)	23	20	(3)
6	หัวหน้ากลุ่มงาน /ผู้ตรวจการ ระดับ 6	6-7	35	34	(1)	40	40	0	75	74	(1)
7	หัวหน้างาน	5	65	65	(7)	97	95	(2)	162	153	(9)
8	เจ้าหน้าที่การเงินและบัญชี	3-4	18	18	0	32	32	0	50	50	0
9	เจ้าหน้าที่ควบคุมภายใน	3-4	3	3	0	8	8	0	11	11	0
10	เจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายใน	3-4	12	12	0			0	12	12	0
11	เจ้าหน้าที่บริหารความเสี่ยง	3-4	3	3	0	8	8	0	11	11	0
12	เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป	3-4	39	38	(1)	32	33	1	71	71	0
13	เจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์	3-4	4	3	(1)			0	4	3	(1)
14	เจ้าหน้าที่ฝึกอบรม	3-4	9	7	(2)			0	9	7	(2)
15	นิติกร	3-4	23	9	(14)			0	23	9	(14)
16	เจ้าหน้าที่พัสดุ	3-4	4	4	0			0	4	4	0
17	เจ้าหน้าที่ระบบงานคอมพิวเตอร์	3-4	22	18	(4)			0	22	18	(4)
18	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน	3-4	13	9	(4)			0	13	9	(4)
19	เจ้าหน้าที่สถิติ	3-4	1	1	0			0	1	1	0
20	นักวิทยาศาสตร์การแพทย์	3-4	2	1	(1)			0	2	1	(1)
21	บุคลากร /เจ้าหน้าที่อาชีวอนามัย	3-4	18	18	0	16	16	0	34	34	0
22	พยาบาลวิชาชีพ	3-4	4	0	(4)			0	4	0	(4)
23	พยาบาลเทคนิค	3	7	2	(5)			0	7	2	(5)
24	ช่าง	4	2	2	0	1	1	0	3	3	0
25	ช่าง	3	10	8	(2)			0	10	8	(2)
26	ช่าง	1-2	49	38	(11)	59	40	(19)	108	78	(30)
27	ช่างสื่อสาร	4	2	2	0			0	2	2	0
28	ช่างสื่อสาร	3	5	4	(1)			0	5	4	(1)
29	ช่างสื่อสาร	1-2	2	2	0			0	2	2	0
30	พนักงานการเงินและบัญชี	3	9	8	(1)	32	27	(5)	41	35	(6)
31	พนักงานการเงินและบัญชี	1-2	17	17	0	40	40	0	57	57	0
32	พนักงานการเงินและบัญชี (พนักงานการเงินค่าโดยสาร)	4			0	24	24	0	24	24	0
33	พนักงานการเงินค่าโดยสาร	3			0	24	21	(3)	24	21	(3)
34	พนักงานการเงินค่าโดยสาร	1-2			0	187	142	(45)	187	142	(45)
35	พนักงานการเงินและบัญชี (พนักงานบัญชีค่าโดยสาร)	4			0	24	23	(1)	24	23	(1)
36	พนักงานบัญชีค่าโดยสาร	3			0	24	19	(5)	24	19	(5)
37	พนักงานบัญชีค่าโดยสาร	1-2			0	145	125	(20)	145	125	(20)
38	พนักงานสื่อสาร	4	2	2	0			0	2	2	0
39	พนักงานสื่อสาร	3	6	4	(2)			0	6	4	(2)
40	พนักงานสื่อสาร	1-2	13	12	(1)	61	50	(11)	74	62	(12)



สรุปจำนวนพนักงานที่มีปัจจุบัน เปรียบเทียบกับข้อกำหนด 30 กันยายน 2560

ลำดับ	ตำแหน่ง	ระดับ	สำนักงานใหญ่			เขตการเดินรถ			รวมทั้งองค์การ		
			ข้อกำหนด	มีจริงปัจจุบัน	ผลต่าง +เกิน, -ขาด	ข้อกำหนด	มีจริงปัจจุบัน	ผลต่าง +เกิน, -ขาด	ข้อกำหนด	มีจริงปัจจุบัน	ผลต่าง +เกิน, -ขาด
41	พนักงานคอมพิวเตอร์	3	2	1	(1)			0	2	1	(1)
42	พนักงานคอมพิวเตอร์	1-2	3	3	0			0	3	3	0
43	พนักงานธุรการ	4	25	22	(3)	32	29	(3)	57	51	(6)
44	พนักงานธุรการ	3	29	29	0	72	70	(2)	101	99	(2)
45	พนักงานธุรการ	1-2	71	63	(8)	185	177	(8)	256	240	(16)
46	พนักงานธุรการ (1348)	1-2	39	39	0			0	39	39	0
47	พนักงานควบคุมระบบสารสนเทศการเดินรถ	1-2	5	5	0	8	7	(1)	13	12	(1)
48	พนักงานธุรการ (จ่ายงาน)	1-2			0	127	108	(19)	127	108	(19)
49	พนักงานพัสดุ	3	1	0	(1)			0	1	0	(1)
50	พนักงานพัสดุ	1-2	3	1	(2)	1	1	0	4	2	(2)
51	ครุฝึกขับรถ	3	10	6	(4)			0	10	6	(4)
52	สายตรวจพิเศษ	3	250	98	(152)			0	250	98	(152)
53	นายตรวจ	3			0	192	173	(19)	192	173	(19)
54	พนักงานขับรถช่าง	2	0	10	10			0	0	10	10
55	พนักงานขับรถประจำสำนักงาน	2	38	37	(1)	78	72	(6)	116	109	(7)
56	ผู้จัดการสาย	5			0	47	40	(7)	47	40	(7)
57	ผู้ช่วยผู้จัดการสาย	4			0	54	49	(5)	54	49	(5)
58	นายท่า / นายท่าอู่	3			0	432	358	(74)	432	358	(74)
59	พนักงานเติมน้ำมันหรือเชื้อเพลิง	1			0	184	146	(38)	184	146	(38)
60	พนักงานทำความสะอาด	1	5	3	(2)	21	17	(4)	26	20	(6)
61	นักรการ	1	0	1	1	0	3	3	0	4	4
62	ยาม	1			0	0	3	3	0	3	3
รวมพนักงานสำนักงาน			919	687	(232)	2,303	2,009	(294)	3,222	2,696	(526)
63	พนักงานขับรถรายวัน	2			0		44	44	0	44	44
64	พนักงานขับรถรายเดือนเดิม	2			0		0	0	0	0	0
65	พนักงานขับรถรายเดือนใหม่	2			0	5,454	5,393	(61)	5,454	5,393	(61)
รวม พขร.			0	0	0	5,454	5,437	-17	5,454	5,437	-17
66	พนักงานเก็บค่าโดยสารรายวัน	1			0		30	30	0	30	30
67	พนักงานเก็บค่าโดยสารรายเดือนเดิม	1			0		124	124	0	124	124
68	พนักงานเก็บค่าโดยสารรายเดือนใหม่	1			0	5,454	4,863	(591)	5,454	4,863	(591)
รวม พกส.			0	0	0	5,454	5,017	-437	5,454	5,017	-437
รวมพนักงานองค์การ			919	687	-232	13,211	12,463	-748	14,130	13,150	-980
69	แพทย์ (อัตราจ้าง)			1					0	1	1
70	นักวิทยาศาสตร์การแพทย์			1					0	1	1
71	พยาบาล (อัตราจ้าง)			8					0	8	8
72	นิติกร (อัตราจ้าง)			21					0	21	21
73	พนักงานเก็บค่าโดยสาร (อัตราจ้าง)						0		0	0	0
รวมพนักงานอัตราจ้าง			0	31	0	0	0	0	0	31	31
รวมพนักงานทั้งหมด			919	718	-232	13,211	12,463	-748	14,130	13,181	-949





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

Sequence	Position	Level	HO			Zone			Total		
			Specified man- power	Current man- power	Differ- ence	Specified man- power	Current man- power	Differ- ence	Specified man- power	Current man- power	Differ- ence
1	Director	11	1	0	(1)				1	0	(1)
2	Department Deputy Director	10	3	2	(1)				3	2	(1)
3	Department Assistant Deputy Director	9	4	4	0				4	4	0
4	Bureau Director/Ombudsman/Zone Director	8	16	13	(3)	8	5	(3)	24	18	(6)
5	Bureau Assistant Director/Assistan Ombudsman/Assistan Zone	7	15	13	(2)	8	7	(1)	23	20	(3)
6	Chief of work Group/Equivalent	6-7	35	34	(1)	40	40	0	75	74	(1)
7	Chief of work /Equivalent	5	65	58	(7)	97	95	(2)	162	153	(9)
8	Finance	3-4	18	18	0	32	32	0	50	50	0
9	Internal Control Officer	3-4	3	3	0	8	8	0	11	11	0
10	Internal Auditor	3-4	12	12	0			0	12	12	0
11	Risk Management Officer	3-4	3	3	0	8	8	0	11	11	0
12	General Administration Officer	3-4	39	38	(1)	32	33	1	71	71	0
13	Public Relations Officer	3-4	4	3	(1)			0	4	3	(1)
14	Training Officer	3-4	9	7	(2)			0	9	7	(2)
15	Lawyer	3-4	23	9	(14)			0	23	9	(14)
16	Supplies Officer	3-4	4	4	0			0	4	4	0
17	Computer System Office	3-4	22	18	(4)			0	22	18	(4)
18	Policy and Plan Analyst	3-4	13	9	(4)			0	13	9	(4)
19	Statistics Officer	3-4	1	1	0			0	1	1	0
20	Medical Science Officer	3-4	2	1	(1)			0	2	1	(1)
21	Occupational Health Personnel/Officer	3-4	18	18	0	16	16	0	34	34	0
22	Nurse	3-4	4	0	(4)			0	4	0	(4)
23	Technical Nurse	3	7	2	(5)			0	7	2	(5)
24	Mechanic	4	2	2	0	1	1	0	3	3	0
25	Mechanic	3	10	8	(2)			0	10	8	(2)
26	Mechanic	1-2	49	38	(11)	59	40	(19)	108	78	(30)
27	Communication Officer	4	2	2	0			0	2	2	0
28	Communication Officer	3	5	4	(1)			0	5	4	(1)
29	Communication Officer	1-2	2	2	0			0	2	2	0
30	Finance and Account Employee	3	9	8	(1)	32	27	(5)	41	35	(6)
31	Finance and Account Employee	1-2	17	17	0	40	40	0	57	57	0
32	Finance and Account Employee (Fare Finance)	4			0	24	24	0	24	24	0
33	Fare Finance Employee	3			0	24	21	(3)	24	21	(3)
34	Fare Finance Employee	1-2			0	187	142	(45)	187	142	(45)
35	Finance and Account Employee (Fare Account Employee)	4			0	24	23	(1)	24	23	(1)
36	Fare Account Employee	3			0	24	19	(5)	24	19	(5)
37	Fare Account Employee	1-2			0	145	125	(20)	145	125	(20)
38	Communication Employee	4	2	2	0			0	2	2	0
39	Communication Employee	3	6	4	(2)			0	6	4	(2)
40	Communication Employee	1-2	13	12	(1)	61	50	(11)	74	62	(12)



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

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
41	Computer Employee	3	2	1	(1)			0	2	1	(1)
42	Computer Employee	1-2	3	3	0			0	3	3	0
43	General Employee	4	25	22	(3)	32	29	(3)	57	51	(6)
44	General Employee	3	29	29	0	72	70	(2)	101	99	(2)
45	General Employee	1-2	71	63	(8)	185	177	(8)	256	240	(16)
46	General Employee (1348)	1-2	39	39	0			0	39	39	0
47	Bus Operation IT System Control Employee	1-2	5	5	0	8	7	(1)	13	12	(1)
48	General Employee (Job Distribution)	1-2			0	127	108	(19)	127	108	(19)
49	Supplies Employee	3	1	0	(1)			0	1	0	(1)
50	Supplies Employee	1-2	3	1	(2)	1	1	0	4	2	(2)
51	Driver Trainer	3	10	6	(4)			0	10	6	(4)
52	Special Inspector	3	250	98	(152)			0	250	98	(152)
53	Inspector	3			0	192	173	(19)	192	173	(19)
54	Driver (Mechanic Bus)	2	0	10	10			0	0	10	10
55	Office Driver	2	38	37	(1)	78	72	(6)	116	109	(7)
56	Route Manager	5			0	47	40	(7)	47	40	(7)
57	Assistant Route Manager	4			0	54	49	(5)	54	49	(5)
58	Bus Controller/Head of station	3			0	432	358	(74)	432	358	(74)
59	Gasoline/Fuel Filling Employee	1			0	184	146	(38)	184	146	(38)
60	Cleaner	1	5	3	(2)	21	17	(4)	26	20	(6)
61	Janitor	1	0	1	1	0	3	3	0	4	4
62	Guard	1			0	0	3	3	0	3	3
Total Office Staff			919	687	(232)	2,303	2,009	(294)	3,222	2,696	(526)
63	staff daily driver	2			0		44	44	0	44	44
64	Old monthly staff fare collector	2			0		0	0	0	0	0
65	New Staff driver monthly	2			0	5,454	5,393	(61)	5,454	5,393	(61)
Include staff driver			0	0	0	5,454	5,437	-17	5,454	5,437	-17
66	Daily keep fare staff	1			0		30	30	0	30	30
67	Old monthly staff fare collector	1			0		124	124	0	124	124
68	New monthly staff fare collector	1			0	5,454	4,863	(591)	5,454	4,863	(591)
Include Keep fare staff			0	0	0	5,454	5,017	-437	5,454	5,017	-437
Total BMTA Staff			919	687	-232	13,211	12,463	-748	14,130	13,150	-980
69	Medical Doctor (Hired Position)			1					0	1	1
70	Medical Science Officer (Hired Position)			1					0	1	1
71	Nurse (Hired Position)			8					0	8	8
72	Lawyer (Hired Position)			21					0	21	21
73	Fare Collector (Hired Position)						0		0	0	0
Total Hired Staff			0	31	0	0	0	0	0	31	31
Grand Total			919	718	-232	13,211	12,463	-748	14,130	13,181	-949





การลงทุนที่สำคัญในปัจจุบันและอนาคต

แผนงานและโครงการต่าง ๆ

1. จัดซื้อรถโดยสารใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๔๘๙ คัน
 ขสมก. ได้ลงนามสัญญากับกลุ่มร่วมทำงาน SCN-CHO โดยบริษัท ช ทวี จำกัด (มหาชน) และบริษัท สแกน อินเตอร์ จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2560 กำหนดรับรถโดยสาร จำนวน 489 คัน ภายใน 180 วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญา กำหนดส่งมอบรถเป็น 4 งวด

งวดที่ 1 ภายใน 90 วัน (27 มี.ค.61) จำนวน 100 คัน

งวดที่ 2 ภายใน 120 วัน (26 เม.ย.61) จำนวน 100 คัน

งวดที่ 3 ภายใน 150 วัน (26 พ.ค.61) จำนวน 100 คัน

งวดที่ 4 ภายใน 180 วัน (25 มิ.ย.61) จำนวน 189 คัน

2. จัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า (Electric Vehicle : EV) จำนวน 35 คัน พร้อมสถานีอัดประจุไฟฟ้า

บริษัท พีทีที เอ็นเนอร์ยี โซลูชั่น จำกัด ได้ทำการวิเคราะห์ความคุ้มค่าด้านการเงินจากการเดินรถโดยสารแต่ละประเภทสรุปได้ว่าการเลือกใช้รถโดยสารประเภท EV จะมีความคุ้มค่าด้านการเงินน้อยที่สุด จึงพิจารณาจัดหาเพื่อนำมาทดลองวิ่งก่อนจำนวน 35 คัน

ขณะนี้อยู่ระหว่างจัดทำร่างขอบเขตของงานและรายละเอียดคุณลักษณะเฉพาะและราคากลางของรถโดยสารไฟฟ้า

3. การติดตั้งระบบตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติการเดินรถ (GPS)

ขสมก. ได้ลงนามสัญญากับ บริษัท ซูเล็ค อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล จำกัด เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2559 เพื่อติดตั้งระบบตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติการเดินรถ (GPS) พร้อมกล่องบนรถโดยสาร จำนวน 2,210 คัน ซึ่งคู่สัญญาสามารถติดตั้งระบบตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติการเดินรถ (GPS) พร้อมกล่องบนรถโดยสารเรียบร้อยแล้วในเดือนสิงหาคม 2560

4. การติดตั้งและใช้งานในระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์บนรถโดยสาร (E-Ticket)

ขสมก. ได้ดำเนินโครงการเช่าระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ พร้อมอุปกรณ์ (E-ticket) บนรถโดยสารประจำทาง จำนวน 2,600 คัน กับบริษัท ช ทวี จำกัด (มหาชน) มีกำหนดการติดตั้งแล้วเสร็จภายในเดือน มิถุนายน 2561

5. การพัฒนาและจัดหาตู้จอดรถ ที่ทำการ ท่าปล่อยรถ และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสาร เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการเช่าตู้เอกชนองค์การจึงขอรับการจัดสรรงบประมาณเพื่อทำการก่อสร้างหรือปรับปรุงอุ้งบนพื้นที่ของหน่วยงานราชการหรือเอกชนที่ให้ใช้ประโยชน์

ดำเนินการปี 2557 จำนวน 6 ตู้ (ตู้พระประแดง, ตู้พระประแดงใต้ทางด่วน, อุ้นครอินทร์, อุ้งเจ้าสมิงพราย, อุ้งลพพิภุข, อุ้งบรมราชชนนี)

- ก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน 4 ตู้ (ตู้พระประแดง, ตู้พระประแดงใต้ทางด่วน, อุ้นครอินทร์, อุ้งเจ้าสมิงพราย)

- อยู่ระหว่างก่อสร้าง จำนวน 2 ตู้ (อุ้งลพพิภุข, อุ้งบรมราชชนนี)

ดำเนินการปี 2558 – 2559 ก่อสร้าง 6 ตู้

- ก่อสร้างเสร็จ 4 ตู้ (อุ้งบางบัวทอง, อุ้งใต้ทางด่วนรวมอินทรา,

อุ้งเมกาบางนา,อุ้งกำแพงเพชร 2)

- อยู่ระหว่างก่อสร้าง 1 ตู้ (อุ้งบางพลี)

- อยู่ระหว่างจัดหาผู้รับจ้างรายใหม่ 1 ตู้ (อุ้งใต้ทางด่วนบางพลี-สุขสวัสดิ์)

6. การจัดหารถโดยสาร จำนวน 2,153 คัน

ขสมก. ได้พิจารณาเลือกใช้รถโดยสารประเภท ดีเซล-ไฮบริด ในเส้นทางการเดินรถส่วนที่เหลือ แทนรถโดยสารประเภท NGV ที่มีข้อจำกัดเรื่องความพร้อมของสถานีบริการ NGV ทั้งนี้ เนื่องจากรถโดยสารประเภท ดีเซล-ไฮบริด มีความคุ้มค่าทางการเงินสูงเป็นอันดับสองรองจากรถโดยสารประเภท NGV อีกทั้ง ยังมีความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากกว่ารถโดยสารประเภท NGV อีกด้วย โดยการเช่าจะมีข้อได้เปรียบในเรื่องความยืดหยุ่นของจำนวนรถที่สามารถปรับได้ง่ายกว่าจึงพิจารณาเช่าเพื่อรองรับจำนวนรถที่อาจได้รับผลกระทบจากการปรับเส้นทาง จำนวน 400 คัน และการเช่ารถโดยสาร NGV จำนวน 300 คัน โดย ขสมก. เห็นว่าควรเป็น รถโดยสารปรับอากาศทั้งหมดเพื่อทดแทนรถโดยสารธรรมดาเนื่องจากต้นทุนระหว่างรถปรับอากาศกับรถธรรมดาต่างกันไม่มากและเมื่อมีการเชื่อมต่อกับระบบรางควรเป็นมาตรฐานเดียวกัน ดังนี้

เช่ารถโดยสารไฮบริด จำนวน 400 คัน

เช่ารถโดยสาร NGV จำนวน 300 คัน

จัดซื้อรถโดยสารไฮบริด จำนวน 1,453 คัน

ขสมก. แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำร่างขอบเขตของงานและกำหนดรายละเอียดคุณลักษณะเฉพาะการซื้อรถโดยสารไฮบริด (Hybrid) จำนวน 1,453 คัน เพื่อจัดทำร่าง TOR การซื้อรถโดยสารไฮบริด (Hybrid) และจัดทำราคากลางการร่วมดำเนินงานกับเอกชน

พัฒนาพื้นที่เชิงธุรกิจ

ปัจจุบัน ขสมก. มีตู้จอดรถโดยสารทั้งที่เป็นกรรมสิทธิ์ของตนเองและที่เช่าจากหน่วยงานของรัฐและเอกชนจำนวนหลายแห่งโดยเฉพาะตู้จอดรถโดยสารของ ขสมก. บางแห่งที่ตั้งอยู่บนทำเลที่มีความเจริญสูงประชาชนสามารถเข้าถึงได้ง่ายแวดล้อมด้วยสถานที่มีคุณค่าในเชิงธุรกิจ อาทิ สถานศึกษา ศูนย์การค้า และสถานที่จ้างงาน สามารถนำไปสร้างมูลค่าเพิ่มในเชิงพาณิชย์อันจะก่อให้เกิดรายได้เพิ่มแก่ ขสมก. ได้ อาทิ อุ้มินบุรี อุ้งบางเขน



CURRENT AND FUTURE IMPORTANT INVESTMENTS

Plans and Projects

1. NGV Bus Procurement (489 buses)

The BMTA signed the contract with SCN-CHO, Cho Thavee Public Company Limited, and Scan Inter Public Company Limited on 27 December 2017 to attain 489 buses within 180 days from the following day of signing contract. The delivery schedule will be handled in four periods:

Period 1: within 90 days (27 Mar 17) 100 buses

Period 2: within 120 days (26 Apr 17) 100 buses

Period 3: within 150 days (26 May 17) 100 buses

Period 4: within 180 days (25 Jun 17) 189 buses

2. Procurement of 35 Electric Vehicles (EV) and Charging Station

PTT Energy Solutions Company Limited analyzes the financial worthiness of each type of bus operation. It could be concluded that the use of electric vehicles (EV) had the lowest financial worthiness. As a result, 35 buses are attained for the trial.

Currently, the draft of scope and details of specifications and cost estimate of EV is under the process.

3. GPS Installation

The BMA signed the agreement with Zulex International Company on 22 September 2016 to install the GPS and the camera in 2,210 buses. The party finished installing GPS and camera on all buses in August 2017.

4. E-Ticket Installation and Implementation

The BMTA has rented E-ticket system and equipment for 2,600 buses from Cho Thavee Public Company Limited. The installation will be completed in June 2018.

5. Development and Provision of Parking Depot, Office, and Garage and facilities for the passengers to minimize the expense of private garage rental fee. With this reason, the BMTA requests for the budget for construction or reconstruction the garage in the area of the leverage government or private agency.

Six depots operating in 2014 (Phra Pradaeng Depot, Phra Pradaeng Depot under Expressway, Nakhon In Depot, Puchao Saming Phrai Depot, Kalpapruerk Depot, and Boromarajonani Depot)

- Four completed depots (Phra Pradaeng Depot, Phra Pradaeng Depot under Expressway, Nakhon In Depot, and Puchao Saming Phrai Depot)

- Two under construction depots (Kalpapruerk Depot and Boromarajonani Depot)

Six depots operating in 2015-2016

- Four completed depots (Bang Bua Thong Depot, Ramindra Expressway Depot, Megabangna Depot, and Kamphaeng Phet 2 Depot)

- One under construction depot (Bang Pli Depot)

- One under the recruitment of new contractor (Bang Pli Expressway - Suksawas Depot)

6. Provision of 2,153 buses

The BMTA is considering to use diesel-hybrid buses for the remaining routes instead of NGV buses because of its financial worthiness that is in the second rank, just behind the NGV that has limitations on the readiness of NGV station.

Additionally, diesel-hybrid is more environment-friendly than NGV. Advantage of renting is the compromise of the bus which become the reason of renting to support the 400 buses that may be affected from the change of route. In addition, the BMTA considers that all 300 renting NGV buses should be air-conditioned buses as the cost does not different from the non-air conditioned bus. The implementation of rail system should be standardized as follows.

Rent 400 hybrid buses

Rent 300 NGV buses

Purchase 1,453 hybrid buses

The BMTA appoints the committee to draft the scope of work and determine the specification of 1,453 hybrid buses in order to set the draft of TOR, hybrid bus procurement, and the cost estimate.

Cooperation with Private Sector

Development of business area

At present, the BMTA holds many parking depots, both with ownership and rent from government or private sector. In particular, some the parking depots of the BMTA, such as Min Buri Depot and Bang Khaen Depot, are located in the prosperous area where the public easily access and are surrounded with high business value sites such as educational institute, department store, and employment sources, which leads to value-added in business and results in the increasing income of the BMTA.





ผลการดำเนินงานขององค์กร ปีงบประมาณ 2560

ปีงบประมาณ 2560 องค์กรจัดรถโดยสารประจำทางให้บริการประชาชน ทั้งรถโดยสารที่องค์กรดำเนินการเอง และที่ให้สัมปทานแก่เอกชน ณ วันที่ 30 กันยายน 2560 มีจำนวนทั้งสิ้น 14,127 คัน ประกอบด้วย

1. รถโดยสารขององค์กร 2,671 คัน (รวมรถโดยสาร PBC 117 คัน) แยกเป็น	คัน
- รถธรรมดา	1,543
- รถปรับอากาศ	1,128
2. รถโดยสารของเอกชน ขนาดใหญ่ 3,444 คัน แยกเป็น	
- รถธรรมดา	2,061
- รถปรับอากาศ	1,383
3. รถโดยสารของเอกชน ขนาดเล็ก 8,012 คัน แยกเป็น	
- รถมินิบัส	937
- รถในซอย	2,125
- รถตู้โดยสาร	4,824
- รถตู้ NGV	126

ในส่วนขององค์กรนำรถโดยสารออกให้บริการ เฉลี่ย 2,600 คัน/วัน เป็นรถธรรมดา 1,508 คัน รถปรับอากาศ 1,092 คัน คิดเป็นร้อยละ 95 ของรถประจำการ ในจำนวนเส้นทาง 118 เส้นทาง โดยมี เที่ยววิ่งบริการ รวม 8,110,169 เที่ยว ระยะทางที่วิ่งให้บริการ รวม 222,768,646 กม. ใช้เชื้อเพลิงทั้งสิ้น แยกเป็น น้ำมันดีเซล 68,043,443 ลิตร ก๊าซ 27,134,522 กก. โดยมียอดการจำหน่ายตั๋ว รวม 287.675 ล้านใบ หรือเฉลี่ย 0.788 ล้านใบ/วัน และมีรายได้ค่าโดยสารภาพรวม 3,116.802 ล้านบาท หรือเฉลี่ย 8.539 ล้านบาท/วัน

เปรียบเทียบผลการดำเนินงานด้านเดินรถ

การดำเนินงานปีงบประมาณ 2560 องค์กรนำรถออกวิ่ง เฉลี่ย/วัน 2,600 คัน คิดเป็นร้อยละ 95 ของรถประจำการ (รวมรถเมล์ฟรี จำนวน 800 คัน) มีเที่ยววิ่งรวม เฉลี่ย 22,220 เที่ยว/วัน กม.ทำการ เฉลี่ย 610,325 กม./วัน ใช้น้ำมันดีเซล เฉลี่ย 186,420 ลิตร/วัน ใช้น้ำมัน ก๊าซ เฉลี่ย 74,341 กก./วัน โดยจำหน่ายตั๋วได้ทั้งสิ้น 287.675 ล้านใบ หรือเฉลี่ย 0.788 ล้านใบ/วัน และมีรายได้ค่าโดยสารในภาพรวม 3,116.802 ล้านบาท หรือเฉลี่ย 8.539 ล้านบาท/วัน

จากรายละเอียดดังกล่าวข้างต้น หากนำผลการดำเนินงานด้านเดินรถ ปีงบประมาณ 2560 เปรียบเทียบกับเป้าหมาย, เกิดจริงปีงบประมาณ 2559 และ เกิดจริงปีงบประมาณ 2558 ที่ผ่านมา สามารถวิเคราะห์ได้ดังนี้



Outcome of operations for fiscal year 2017

In fiscal year 2015, BMTA provided bus services for the public, both BMTA - operated buses and private joint buses. As of 30 September 2017, the services included a total of 14,127 buses, as follows :

1.	BMTA buses – 2,672 (including 117 PBC buses) , divided as	buses
	-Regular buses	1,543
	-Air-conditioned buses	1,128
2.	Private joint buses (big buses) 3,444 divided as	
	-Regular buses	2,061
	-Air-conditioned buses	1,383
3.	Private joint buses (small buses) 8,012 divided as	
	-Minibuses	937
	-Shuttles in sois	2,125
	-Microbuses	4,824
	-Microbuses NGV	126

On the part of BMTA 2,600 buses/day were out for service, as 1,508 regular buses and 1,092 airconditioned buses, totaling 95 percent of all buses. Of the 118 routes, there were 8,110,169 rides/year in a total distance of 222,768,646 km./year, using 68,043,443 liters of diesel oil/year and 27,134,522 kg. of gas/year. Ticket sales totaled 287,675 million tickets/year, or 0.788 million tickets/day, with total revenue

Comparison of Bus Operations

In fiscal year 2017, BMTA serviced out 2,600 buses/day, totaling 95 percent of all buses (including 800 free buses). On average there were 22,220 rides/day in a total distance of 610,325 km./day, using 186,420 liters of diesel oil/day and 74,341 kg. of gas/day. Ticket sales totaled 287,675 million tickets, or 0.788 million tickers/day, with total revenue of 3,116.802 million baht, or 8.539 million baht/day.

From the details above, when comparing the bus operations in fiscal year 2017 as compared to the target set, the actual operations in fiscal year 2016, and fiscal year 2015, the following can be analyzed





1. การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานด้านเดินรถ ปีงบประมาณ 2560 เปรียบเทียบกับเป้าหมาย

การให้บริการ ปีงบประมาณ 2560 องค์การนำรถออกวิ่งเฉลี่ยต่อวัน 2,600 คัน คิดเป็นร้อยละ 95 ของรถประจำการ เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมาย รถออกวิ่งสูงกว่าเป้าหมาย 23 คัน คิดเป็นร้อยละ 0.91 เนื่องจากองค์การเร่งรัดการซ่อมรถให้สามารถออกวิ่งได้เพิ่มขึ้น ขณะที่เที่ยววิ่ง และกม. ทำการสูงกว่าเป้าหมายร้อยละ 4.65 และ 3.23 เนื่องจากสามารถเปลี่ยนกะบายได้สูงกว่าเป้าหมายทั้งรถธรรมดาและรถปรับอากาศ และมีการจัดรถ Shuttle Bus (รถธรรมดา) ให้บริการประชาชนที่ไปถวายสักการะพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 9 บริเวณรอบเกาะรัตนโกสินทร์ รวมทั้งให้เช่ารถโดยสารปรับอากาศวิ่งเชื่อมต่อรถไฟฟ้าจากสถานีเตาปูน-บางซื่อ จำนวน 15 คัน ด้านการใช้เชื้อเพลิง การใช้น้ำมันต่ำกว่าเป้าหมาย ร้อยละ 4.41 ทั้งที่ กม.ทำการสูงกว่าเป้าหมาย เนื่องจากประสิทธิภาพการใช้น้ำมันสูงกว่าเป้าหมายร้อยละ 7.68 ขณะที่การใช้ก๊าซสูงกว่าเป้าหมายร้อยละ 1.00 เนื่องจากผันแปรตาม กม.ทำการของรถใช้ก๊าซที่สูงกว่าเป้าหมาย

การหารายได้ รายได้ค่าโดยสารภาพรวมต่อวัน เฉลี่ย 8.539 ล้านบาท ต่ำกว่าเป้าหมาย (ตามงบประมาณ) 1.814 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 17.52 เนื่องจากองค์การนำรถโดยสารธรรมดาเก็บเงินมาวิ่งบริการฟรีงานถวายสักการะพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 9 บริเวณรอบเกาะรัตนโกสินทร์ (เริ่มเดือน ต.ค.59-ก.ย.60) และให้เช่ารถโดยสารปรับอากาศวิ่งเชื่อมต่อรถไฟฟ้า จากสถานีเตาปูน-บางซื่อ จำนวน 15 คัน (ค่าเช่า 14,000 บาท/คัน/วัน เริ่มเดือน ส.ค.59 สิ้นสุดวันที่ 12 ส.ค.60)

2. การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานด้านเดินรถ ปีงบประมาณ 2560 เปรียบเทียบกับปีงบประมาณ 2559

การให้บริการ เปรียบเทียบกับปีงบประมาณ 2559 เฉลี่ยต่อวัน รถออกวิ่งลดลง 16 คัน คิดเป็นร้อยละ 0.59 เนื่องจากรถประจำการลดลงจากการปลดระวาง ขณะที่เที่ยววิ่ง และ กม.ทำการ เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.36 และ 2.00เนื่องจากสามารถเปลี่ยนกะบายได้สูงกว่าปีที่ผ่านมาทั้งรถธรรมดาและรถปรับอากาศ และมีการจัดรถ Shuttle Bus (รถธรรมดา) ให้บริการประชาชนที่ไปถวายสักการะพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 9 บริเวณรอบเกาะรัตนโกสินทร์ รวมทั้งให้เช่ารถโดยสารปรับอากาศวิ่งเชื่อมต่อรถไฟฟ้า จากสถานีเตาปูน-บางซื่อ จำนวน 15 คัน ด้านการใช้เชื้อเพลิง การใช้น้ำมันและการใช้ก๊าซ ลดลงร้อยละ 0.09 และ 3.53 ทั้งที่ กม.ทำการเพิ่มขึ้น เนื่องจากประสิทธิภาพในการใช้น้ำมันและการใช้ก๊าซทำได้สูงกว่าปีที่ผ่านมา

การหารายได้ รายได้ค่าโดยสารภาพรวมเฉลี่ยต่อวัน ลดลงจากปีงบประมาณ 59 เท่ากับ 0.537 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 5.91 เนื่องจากองค์การนำรถโดยสารธรรมดาเก็บเงินมาวิ่งบริการฟรี งานถวายสักการะพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 9 บริเวณรอบเกาะรัตนโกสินทร์ (เริ่มเดือน ต.ค.59-ก.ย.60) และให้เช่ารถโดยสารปรับอากาศวิ่งเชื่อมต่อรถไฟฟ้า จากสถานีเตาปูน-บางซื่อ จำนวน 15 คัน (ค่าเช่า 14,000 บาท/คัน/วัน เริ่มเดือน ส.ค.59 สิ้นสุดวันที่ 12 ส.ค.60)

3. การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานด้านเดินรถ ปีงบประมาณ 2560 เปรียบเทียบกับปีงบประมาณ 2558

การให้บริการ ปีงบประมาณ 2560 เมื่อเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ 2558 รถประจำการลดลงจากการปลดระวาง ส่งผลให้รถออกวิ่งเฉลี่ยต่อวันลดลง 41 คัน คิดเป็นร้อยละ 1.54 ขณะที่เที่ยววิ่ง และ กม.ทำการ เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.59 และ 0.75 เนื่องจากสามารถเปลี่ยนกะบายได้สูงกว่าปีงบประมาณ 58 ทั้งรถธรรมดาและรถปรับอากาศ และมีการจัดรถ Shuttle Bus (รถธรรมดา) ให้บริการประชาชนที่ไปถวายสักการะพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 9 บริเวณรอบเกาะรัตนโกสินทร์ รวมทั้งให้เช่ารถโดยสารปรับอากาศวิ่งเชื่อมต่อรถไฟฟ้า จากสถานีเตาปูน-บางซื่อ จำนวน 15 คัน ด้านการใช้เชื้อเพลิง การใช้น้ำมันผันแปรตาม กม.ทำการ ที่ลดลง ขณะที่การใช้ก๊าซลดลงร้อยละ 0.34 ทั้งที่ กม.ทำการ เพิ่มขึ้น เนื่องจากประสิทธิภาพในการใช้ก๊าซ (กม./กก.) ทำได้สูงกว่าปีงบประมาณ 58 คิดเป็นร้อยละ 4.56

การหารายได้ รายได้ค่าโดยสารภาพรวมเฉลี่ยต่อวัน ลดลง 0.747 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 8.05 เนื่องจากองค์การนำรถโดยสารธรรมดาเก็บเงินมาวิ่งบริการฟรีงานถวายสักการะพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 9 บริเวณรอบเกาะรัตนโกสินทร์ (เริ่มเดือน ต.ค.59-ก.ย.60) และให้เช่ารถโดยสารปรับอากาศวิ่งเชื่อมต่อรถไฟฟ้า จากสถานีเตาปูน-บางซื่อ จำนวน 15 คัน (ค่าเช่า 14,000 บาท/คัน/วัน เริ่มเดือน ส.ค.59 สิ้นสุดวันที่ 12 ส.ค.60)

หมายเหตุ การให้บริการเดินรถดังกล่าวข้างต้น รวมการให้บริการของรถเมล์ฟรี จำนวน 800 คัน



1. Analysis Result of Bus Operation, Fiscal year 2017 Comparing with Goals

Service In the fiscal year, 2017, the BMTA serviced 2,600 buses per day at the average, accounted for 95% of in-charge buses. Comparing to the goal, the buses operated higher than the goal at 23 buses, accounting for 0.91% due to the acceleration of bus repair for higher capacity. Moreover, the rounds and total distance were higher than expectation, 4.65 and 3.23% respectively as the rotation of both regular and air conditioned buses in the afternoon shift was higher than the expectation. In addition, there was the arrangement for the Shuttle Bus (regular) to service around Rattanakosin Island for the public to pay the respect to the body of the late King Bhumibol, combined with the rent of 15 air conditioned buses connecting to MRT Tao Pun-Bang Sue Station. Regarding the fuel use, it was lower than the expectation at 4.41% although the total distance was higher than the expectation. This was because the efficiency of the use of fuel and gas was higher than the expectation at 7.68 and 1.00% respectively due to the higher total distance of the gas buses.

Earnings The overview of passenger fee was 8.539 million baht per day at the average, which was lower than the expectation (based on the budget) at 1.814 million baht, accounting for 17.52% because the BMTA provided free service of regular buses for the public to pay the respect to the body of the late King Bhumibol around Rattanakosin Island (during Oct 2016-Sep 2017) and rented out 15 air conditioned buses connecting to MRT Tao Pun-Bang Sue Station (the rent 14,000 baht/bus/day from Aug 2016 - 12 Aug 2017).

2. Analysis Result of Bus Operation, Comparing Fiscal year 2017 to 2016

Service Comparing with fiscal year 2016, the number of operating buses per day decreased at 16 days, accounting for 0.59 due to the increase of discharged buses. Moreover, the number of rounds and total distance increased 3.36 and 2.00% respectively since the afternoon shift rotation was higher than the past year, both regular and air conditioned buses. In addition, there was the arrangement for the Shuttle Bus (regular) to service around Rattanakosin Island for the public to pay the respect to the body of the late King Bhumibol, combined with the rent of 15 air conditioned buses connecting to MRT Tao Pun-Bang Sue Station. Regarding the fuel and gas use, it reduced 0.09 and 3.53% though the total distance

increased. This was because the efficiency of fuel and gas utilization that was higher than the past year.

Earnings The daily average earnings decreased from the fiscal year 2016 for 0.537 million baht, accounting for 5.91% because the BMTA provided the free service of regular buses for the public to pay the respect to the body of the late King Bhumibol around Rattanakosin Island (during Oct 2016-Sep 2017) and rented out 15 air conditioned buses connecting to MRT Tao Pun-Bang Sue Station (the rent 14,000 baht/bus/day from Aug 2016 - 12 Aug 2017).

3. Analysis Result of Bus Operation, Comparing Fiscal year 2017 to 2015

Service Comparing the fiscal year 2017 to 2016, the number of operating buses decreased because of the discharge so the daily average buses decreased 41 buses, accounting for 1.54%. The number of rounds and total distance increased at 1.59 and 0.75% due to the higher afternoon shift rotation than the fiscal year 2015, both regular and air conditioned buses. In addition, there was the arrangement for the Shuttle Bus (regular) to service around Rattanakosin Island for the public to pay the respect to the body of the late King Bhumibol, combined with the rent of 15 air conditioned buses connecting to MRT Tao Pun-Bang Sue Station. Regarding the fuel use, it varied to the decreasing distance while the use of gas decreased 0.34% though the total distance increased. This was because the efficiency of the gas use (km./kg.) was higher than the fiscal year 2015, accounting for 4.56%.

Earnings The daily average earnings decreased 0.747 million baht, accounting for 8.05% because the BMTA provided the free service of regular buses for the public to pay the respect to the body of the late King Bhumibol around Rattanakosin Island (during Oct 2016-Sep 2017) and rented out 15 air conditioned buses connecting to MRT Tao Pun-Bang Sue Station (the rent 14,000 baht/bus/day from Aug 2016 - 12 Aug 2017).

Remark The service mentioned above includes the 800 free service buses.





ผลการดำเนินงานด้านเดินรถ เดือน ก.ย.60 และสะสมเดือน ต.ค.59-ก.ย.60
 เปรียบเทียบกับเกิดจริงปีงบประมาณ 59 และเป้าหมาย ปีงบประมาณ 60

รายการ	เกิดจริง				เป้าหมาย	
	ก.ย.59	ก.ย.60	ยอดสะสม		ก.ย.60	ยอดสะสม
			ต.ค.58-ก.ย.59	ต.ค.59-ก.ย.60		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	
1.รายได้ค่าโดยสาร(บาท)	254,761,673	248,194,289	3,176,345,647	2,977,336,397	289,380,191	3,627,609,288
ตั๋วล่วงหน้า,คูปอง,บัตรเดือน	12,778,018	12,197,090	145,368,247	139,465,725	17,208,829	151,222,000
รวมค่าโดยสารทั้งหมด	267,539,691	260,391,379	3,321,713,894	3,116,802,122	306,589,020	3,778,831,288
/วัน	8,917,990	8,679,713	9,075,721	8,539,184	10,219,634	10,352,962
/คัน/วัน	4,892	5,130	5,000	4,986	5,961	5,874
2.รถประจำการ(คัน)	83,220	80,130	1,016,204	994,882	80,130	994,882
/วัน	2,774	2,671	2,777	2,726	2,671	2,726
3. รถออกวิ่ง(คัน)	78,684	76,403	957,136	948,843	75,435	940,324
/วัน	2,623	2,547	2,615	2,600	2,515	2,576
%การออกวิ่ง	94.55	95.35	94.19	95.37	94.14	94.52
รถออกวิ่ง (รถน้ำมัน)	65,314	63,319	796,768	789,498	62,769	785,217
รถออกวิ่ง (รถก๊าซ)	13,370	13,084	160,368	159,345	12,666	155,107
4. เที่ยววิ่งรวม(เที่ยว)	638,922	669,684	7,867,826	8,110,169	637,497	7,750,108
/วัน	21,297	22,323	21,497	22,220	21,250	21,233
/คัน/วัน	8.12	8.77	8.22	8.55	8.45	8.24
5. กม.ทำการ(กม.)	17,736,424	18,512,552	218,990,664	222,768,646	17,799,300	215,805,744
/วัน	591,214	617,085	598,335	610,325	593,310	591,249
/คัน/วัน	225	242	229	235	236	230
กม.ทำการ (รถน้ำมัน)	14,090,902	14,779,444	173,889,052	177,494,505	14,273,154	172,437,781
กม.ทำการ (รถก๊าซ)	3,645,522	3,733,108	45,101,612	45,274,141	3,526,146	43,367,963
6. น้ำมันเชื้อเพลิง(ลิตร)	5,483,319	5,587,897	68,290,484	68,043,443	5,728,893	71,184,407
/วัน	182,777	186,263	186,586	186,420	190,963	195,026
/คัน/วัน	84	88	86	86	91	91
กม./ลิตร	2.57	2.64	2.55	2.61	2.49	2.42
7. ก๊าซ (กก.)	2,310,859	2,318,292	28,204,625	27,134,522	2,154,957	26,866,681
/วัน	77,029	77,276	77,062	74,341	71,832	73,607
/คัน/วัน	173	177	176	170	170	173
กม./กก.	1.58	1.61	1.60	1.67	1.64	1.61
8. จำนวนตัว(ใบ)	24,703,943	23,249,559	307,407,402	278,209,088	24,268,209	298,045,717
/วัน	823,465	774,985	839,911	762,217	808,940	816,564
9. ตั๋วล่วงหน้า(ไม่ได้ตั้งเป้าหมาย)	854,535	821,640	9,870,165	9,466,335	-	-
/วัน	28,485	27,388	26,968	25,935	-	-
10.รวมตั๋วทั้งหมด(ไม่รวมรถเมล์ฟรี)	25,558,478	24,071,199	317,277,567	287,675,423	24,268,209	298,045,717
/วัน	851,949	802,373	866,879	788,152	808,940	816,564
/คัน/วัน	467	474	478	460	472	463



ผลต่างเกิดจริง กับปีที่แล้ว (ต่อเดือน)		ผลต่างเกิดจริง กับปีที่แล้ว (สะสม)		ผลต่างเกิดจริง กับเป้าหมาย (ต่อเดือน)		ผลต่างเกิดจริง กับเป้าหมาย (สะสม)	
(2)-(1)		(4)-(3)		(2)-(5)		(4)-(6)	
ผลต่าง	%	ผลต่าง	%	ผลต่าง	%	ผลต่าง	%
(6,567,384)	(2.58)	(199,009,250)	(6.27)	(41,185,902)	(14.23)	(650,272,891)	(17.93)
(580,928)	(4.55)	(5,902,522)	(4.06)	(5,011,739)	(29.12)	(11,756,275)	(7.77)
(7,148,312)	(2.67)	(204,911,772)	(6.17)	(46,197,641)	(15.07)	(662,029,166)	(17.52)
(238,277)	(2.67)	(536,537)	(5.91)	(1,539,921)	(15.07)	(1,813,779)	(17.52)
237	4.85	(14)	(0.27)	(831)	(13.94)	(888)	(15.11)
(3,090)	(3.71)	(21,322)	(2.10)	-	-	-	-
(103)	(3.71)	(51)	(1.83)	-	-	-	-
(2,281)	(2.90)	(8,293)	(0.87)	968	1.28	8,519	0.91
(76)	(2.90)	(16)	(0.59)	32	1.28	23	0.91
0.80	0.85	1.19	1.26	1.21	1.28	0.86	0.91
(1,995)	(3.05)	(7,270)	(0.91)	550	0.88	4,281	0.55
(286)	(2.14)	(1,023)	(0.64)	418	3.30	4,238	2.73
30,762	4.81	242,343	3.08	32,187	5.05	360,061	4.65
1,025	4.81	723	3.36	1,073	5.05	986	4.65
0.65	7.94	0.33	3.98	0.31	3.72	0.31	3.71
776,128	4.38	3,777,982	1.73	713,252	4.01	6,962,902	3.23
25,871	4.38	11,990	2.00	23,775	4.01	19,076	3.23
17	7.49	6	2.61	6	2.69	5	2.30
688,542	4.89	3,605,453	2.07	506,290	3.55	5,056,724	2.93
87,586	2.40	172,529	0.38	206,962	5.87	1,906,178	4.40
104,578	1.91	(247,041)	(0.36)	(140,996)	(2.46)	(3,140,964)	(4.41)
3,486	1.91	(166)	(0.09)	(4,700)	(2.46)	(8,605)	(4.41)
4	5.12	-	-	(3)	(3.31)	(4)	(4.93)
0.08	2.92	0.06	2.44	0.15	6.16	0.19	7.68
7,433	0.32	(1,070,103)	(3.79)	163,335	7.58	267,841	1.00
248	0.32	(2,721)	(3.53)	5,445	7.58	734	1.00
4	2.51	(6)	(3.18)	7	4.14	(3)	(1.69)
0.03	2.07	0.07	4.34	(0.03)	(1.59)	0.05	3.36
(1,454,384)	(5.89)	(29,198,314)	(9.50)	(1,018,650)	(4.20)	(19,836,629)	(6.66)
(48,479)	(5.89)	(77,694)	(9.25)	(33,955)	(4.20)	(54,347)	(6.66)
(32,895)	(3.85)	(403,830)	(4.09)	821,640		9,466,335	
(1,097)	(3.85)	(1,032)	(3.83)	27,388		25,935	
(1,487,279)	(5.82)	(29,602,144)	(9.33)	(197,010)	(0.81)	(10,370,294)	(3.48)
(49,576)	(5.82)	(78,727)	(9.08)	(6,567)	(0.81)	(28,412)	(3.48)
7	1.46	(17)	(3.63)	2	0.51	(3)	(0.66)





Actual comparison with the target, fiscal year 2016 and budget 2015

List	Fiscal year 2016			
	Real time	Goals	peak accumulate	
			October 58- September 59	October 59- September 60
			(3)	(4)
(1)	(2)	(3)	(4)	
1. Fare Revenue (Bath)	254,761,673	248,194,289	3,176,345,647	2,977,336,397
Advance Ticket, Coupon, Monthly Card	12,778,018	12,197,090	145,368,247	139,465,725
Include All Fare	267,539,691	260,391,379	3,321,713,894	3,116,802,122
per day	8,917,990	8,679,713	9,075,721	8,539,184
per car / per day	4,892	5,130	5,000	4,986
2. Bus (Car)	83,220	80,130	1,016,204	994,882
per day	2,774	2,671	2,777	2,726
3. The car runs (cars)	78,684	76,403	957,136	948,843
per day	2,623	2,547	2,615	2,600
% off run	94.55	95.35	94.19	95.37
The car run (gasoline car)	65,314	63,319	796,768	789,498
Car out run (gas car)	13,370	13,084	160,368	159,345
4. Total Trip Tour (Trip)	638,922	669,684	7,867,826	8,110,169
per day	21,297	22,323	21,497	22,220
per car / per day	8.12	8.77	8.22	8.55
5. Km. (Km.)	17,736,424	18,512,552	218,990,664	222,768,646
per day	591,214	617,085	598,335	610,325
per car / per day	225	242	229	235
Km. made (gasoline car)	14,090,902	14,779,444	173,889,052	177,494,505
Km. made (gas car)	3,645,522	3,733,108	45,101,612	45,274,141
6. Fuel (L)	5,483,319	5,587,897	68,290,484	68,043,443
per day	182,777	186,263	186,586	186,420
per car / per day	84	88	86	86
kim per liter	2.57	2.64	2.55	2.61
7. Gas (kg.)	2,310,859	2,318,292	28,204,625	27,134,522
per day	77,029	77,276	77,062	74,341
per car / per day	173	177	176	170
km. per kg.	1.58	1.61	1.60	1.67
8. Number of tickets (piece)	24,703,943	23,249,559	307,407,402	278,209,088
per day	823,465	774,985	839,911	762,217
9. Advance Ticket (not set)	854,535	821,640	9,870,165	9,466,335
per day	28,485	27,388	26,968	25,935
10. Include all tickets (excludes free buses)	25,558,478	24,071,199	317,277,567	287,675,423
per day	851,949	802,373	866,879	788,152
per car / per day	467	474	478	460



Goals		Difference Real time		Difference Real time		Difference Real time		Difference Real time	
peak accumulate									
October 60	October 59- September 60	(2)-(1)		(4)-(3)		(2)-(5)		(4)-(6)	
(5)	(6)	Difference	%	Difference	%	Difference	%	Difference	%
289,380,191	3,627,609,288	(6,567,384)	(2.58)	(199,009,250)	(6.27)	(41,185,902)	(14.23)	(650,272,891)	(17.93)
17,208,829	151,222,000	(580,928)	(4.55)	(5,902,522)	(4.06)	(5,011,739)	(29.12)	(11,756,275)	(7.77)
306,589,020	3,778,831,288	(7,148,312)	(2.67)	(204,911,772)	(6.17)	(46,197,641)	(15.07)	(662,029,166)	(17.52)
10,219,634	10,352,962	(238,277)	(2.67)	(536,537)	(5.91)	(1,539,921)	(15.07)	(1,813,779)	(17.52)
5,961	5,874	237	4.85	(14)	(0.27)	(831)	(13.94)	(888)	(15.11)
80,130	994,882	(3,090)	(3.71)	(21,322)	(2.10)	-	-	-	-
2,671	2,726	(103)	(3.71)	(51)	(1.83)	-	-	-	-
75,435	940,324	(2,281)	(2.90)	(8,293)	(0.87)	968	1.28	8,519	0.91
2,515	2,576	(76)	(2.90)	(16)	(0.59)	32	1.28	23	0.91
94.14	94.52	0.80	0.85	1.19	1.26	1.21	1.28	0.86	0.91
62,769	785,217	(1,995)	(3.05)	(7,270)	(0.91)	550	0.88	4,281	0.55
12,666	155,107	(286)	(2.14)	(1,023)	(0.64)	418	3.30	4,238	2.73
637,497	7,750,108	30,762	4.81	242,343	3.08	32,187	5.05	360,061	4.65
21,250	21,233	1,025	4.81	723	3.36	1,073	5.05	986	4.65
8.45	8.24	0.65	7.94	0.33	3.98	0.31	3.72	0.31	3.71
17,799,300	215,805,744	776,128	4.38	3,777,982	1.73	713,252	4.01	6,962,902	3.23
593,310	591,249	25,871	4.38	11,990	2.00	23,775	4.01	19,076	3.23
236	230	17	7.49	6	2.61	6	2.69	5	2.30
14,273,154	172,437,781	688,542	4.89	3,605,453	2.07	506,290	3.55	5,056,724	2.93
3,526,146	43,367,963	87,586	2.40	172,529	0.38	206,962	5.87	1,906,178	4.40
5,728,893	71,184,407	104,578	1.91	(247,041)	(0.36)	(140,996)	(2.46)	(3,140,964)	(4.41)
190,963	195,026	3,486	1.91	(166)	(0.09)	(4,700)	(2.46)	(8,605)	(4.41)
91	91	4	5.12	-	-	(3)	(3.31)	(4)	(4.93)
2.49	2.42	0.08	2.92	0.06	2.44	0.15	6.16	0.19	7.68
2,154,957	26,866,681	7,433	0.32	(1,070,103)	(3.79)	163,335	7.58	267,841	1.00
71,832	73,607	248	0.32	(2,721)	(3.53)	5,445	7.58	734	1.00
170	173	4	2.51	(6)	(3.18)	7	4.14	(3)	(1.69)
1.64	1.61	0.03	2.07	0.07	4.34	(0.03)	(1.59)	0.05	3.36
24,268,209	298,045,717	(1,454,384)	(5.89)	(29,198,314)	(9.50)	(1,018,650)	(4.20)	(19,836,629)	(6.66)
808,940	816,564	(48,479)	(5.89)	(77,694)	(9.25)	(33,955)	(4.20)	(54,347)	(6.66)
-	-	(32,895)	(3.85)	(403,830)	(4.09)	821,640		9,466,335	
-	-	(1,097)	(3.85)	(1,032)	(3.83)	27,388		25,935	
24,268,209	298,045,717	(1,487,279)	(5.82)	(29,602,144)	(9.33)	(197,010)	(0.81)	(10,370,294)	(3.48)
808,940	816,564	(49,576)	(5.82)	(78,727)	(9.08)	(6,567)	(0.81)	(28,412)	(3.48)
472	463	7	1.46	(17)	(3.63)	2	0.51	(3)	(0.66)





บทวิเคราะห์ทางการเงิน



1. การหารายได้จากรายได้หลัก คือรายได้ค่าโดยสารที่มีแนวโน้มลดลง เนื่องจากองค์การปลดรถโดยสารที่ไม่สามารถใช้งานได้ออกจากรถประจำการ ทำให้รถประจำการคงเหลือ 2,704 คัน ขณะที่ปริมาณรถจอดซ่อมมีจำนวนสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

2. ค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น สาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของค่าภาระผลประโยชน์พนักงาน การปรับขึ้นเงินเดือนประจำปี รวมถึงต้นทุนทางการเงินได้แก่ ดอกเบี้ยจ่ายตามสัญญากู้ยืมเงินระยะยาว

3. ผลการดำเนินงานขาดทุนอย่างต่อเนื่อง ทำให้ฐานะทางการเงินขาดสภาพคล่องมาโดยตลอด เนื่องจากมีภาระหนี้สินสูงกว่าส่วนของทุน โดยในปีงบประมาณ 2560 ขาดทุนสุทธิ 4,916.80 ล้านบาท ส่งผลให้ส่วนของผู้ถือหุ้นลดลง 98,971.78 ล้านบาท EBITDA ขาดทุน 1,882.79 ล้านบาท

4. อัตราส่วนทางการเงิน

4.1 ค่าใช้จ่ายรวม / รายได้รวม อยู่ในอัตรา 1.61 : 1 เนื่องจากรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายมากจากการที่จัดเก็บค่าโดยสารต่ำกว่าต้นทุน และผู้ใช้บริการมีแนวโน้มลดลงจากการเจริญเติบโตของระบบขนส่งสาธารณะ ขณะที่ที่มีค่าใช้จ่ายคงที่

4.2 ค่าใช้จ่ายบุคคล / ค่าใช้จ่ายรวม คิดเป็นร้อยละ 42.38 ซึ่งเป็นอัตราที่สูงมาก เนื่องจากสัดส่วน จำนวนพนักงานต่อจำนวนรถโดยสาร 4.74 คน ต่อรถ 1 คัน (จำนวนพนักงานเฉลี่ย 12,819 คน จำนวนรถ 2,704 คัน) เกินค่าเฉลี่ยของสากล 3.50 คน ต่อรถ 1 คัน คิดเป็นร้อยละ 35 ทำให้ประสิทธิภาพการบริหารทรัพยากรบุคคลต่ำ เมื่อเปรียบเทียบกับธุรกิจประเภทเดียวกันในประเทศอื่น ๆ

4.3 ค่าดอกเบี้ยจ่าย / รายได้รวม คิดเป็นร้อยละ 35.62 จากการที่องค์การขาดสภาพคล่องทาง การเงินส่งผลให้ต้องกู้เงินเพื่อนำมาชำระค่าน้ำมัน เชื้อเพลิงและค่าเช่าซ่อม

4.4 สภาพคล่องทางการเงิน มีอัตราส่วนเงินทุนหมุนเวียน อยู่ในอัตรา 0.21:1 ซึ่งจัดอยู่ในเกณฑ์ที่ต่ำมากแสดงว่าองค์การมีขีดความสามารถในการชำระหนี้ระยะสั้นที่ต่ำมาก คือมีสินทรัพย์หมุนเวียนเพียง 0.21 บาท ที่สามารถนำไปชำระหนี้สินหมุนเวียนได้ทุก ๆ 1 บาท เท่านั้น ทำให้ เกิดการค้างชำระหนี้ที่สูงมาก

4.5 ความสามารถในการทำกำไร มีอัตราส่วนกำไรสุทธิ (Net Profit Margin) คือกำไรสุทธิต่อขายสุทธิอยู่ในอัตราติดลบร้อยละ 70.43 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 2,704 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 2017, the BMTA had 4,916.80 million baht net loss which caused the equity to become minus 98,971.78 million baht and EBITDA to become 1,882.79 million baht as loss.

4. Financial ratio

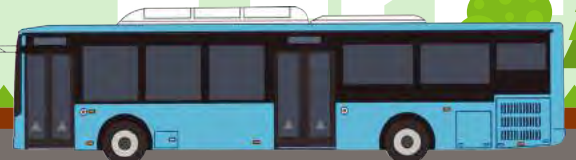
4.1 Total expense/total revenue ratio is 1.61 : 1 due to revenue being much lower than expense. This is caused by fare rate charge being lower than cost, The number of customers is decreasing because of the public transportation system growth, while the expense is stable.

4.2 The personnel expense/total expense is 42.38 which is very high. This is due to the fact that the number of employees per bus ratio which is 4.74 employees per 1 bus (average employees 12,819, the number of buses 2,704) is higher than the international average ratio which is 3.50 employees per 1 bus, or 35, 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 35.62 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 0.21:1 which is very low, This reflects the BMTA's low capability in paying short-term debt, having current assets only 0.21 baht to pay for every 1 baht of current liability.

4.5 Profitability ratio, having net profit margin of -70.43 which is net profit per net sale, showing that the BMTA has no profit with high deficit.





การบริหารความเสี่ยงขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ประจำปีงบประมาณ 2560

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ(ขสมก.)ดำเนินการบริหารความเสี่ยงอย่างเป็นระบบเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการและเพิ่มมูลค่าให้กับองค์กรรวมถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างต่อเนื่องและยั่งยืนโดยมีการพัฒนากระบวนการบริหารความเสี่ยงตามกรอบโครงสร้างการบริหารความเสี่ยงเชิงบูรณาการ (Enterprise Risk Management Integrated Framework) ตามแนวทางของ The Committee Of the Treadway Commission (COSO) และวางแผนปฏิบัติในการบริหารความเสี่ยงครอบคลุมทั่วทั้งองค์กรโดยได้กำหนดวัตถุประสงค์การบริหารความเสี่ยง เป็น 2 ระดับ คือ ระดับองค์กร (Entity – Level Objectives) และระดับฝ่ายงาน (Activity-Level Objectives) กำหนดกระบวนการบริหารความเสี่ยงที่เป็นระบบมาตรฐานเดียวกัน มีกิจกรรมการควบคุมและการบริหารจัดการและติดตามการดำเนินงาน พร้อมทั้งประเมินผลเพื่อให้ทราบถึงปัญหาอุปสรรคผลกระทบ แนวทางการแก้ไข จึงทำให้มั่นใจได้ว่าจะมีการจัดการความเสี่ยงตามแนวทาง สามารถตอบสนองต่อความเสี่ยงที่กำหนดไว้

คณะกรรมการบริหารกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้แต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารระดับสูงเป็นคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงมีอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบในการวิเคราะห์ประเมินความเสี่ยง และปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับนโยบายด้านการบริหารความเสี่ยง กำกับดูแลให้มีการจัดทำแผนบริหารความเสี่ยง กระบวนการบริหารความเสี่ยงอย่างเป็นระบบ ผลการบริหารความเสี่ยง ปีงบประมาณ 2560

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงจากประเด็นความเสี่ยงที่กำหนด 18 ความเสี่ยง มีความสำเร็จตามแผนจากการบริหารจัดการความเสี่ยงในภาพรวมเฉลี่ยร้อยละ 80 อยู่ในระดับความเสี่ยงที่องค์กรยอมรับได้ ซึ่งจำแนกประเด็นของความเสี่ยงทั้ง 4 ด้าน ดังนี้

1. ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk : SRM) มีประเด็นความเสี่ยงจำนวน 7 ความเสี่ยง คือ
 - SRM 1 : ความเสี่ยงด้านการนำระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (E-Ticket) มาใช้กับรถโดยสาร
 - SRM 2 : ความเสี่ยงด้านการบริหารจัดการอัตราค่าจ้างพนักงานขับรถโดยสาร
 - SRM 3 : ความเสี่ยงด้านการจัดหารถไฟฟ้า จำนวน 200 คัน

- SRM 4 : ความเสี่ยงด้านการปรับปรุงสภาพรถโดยสารปรับอากาศ จำนวน 169 คัน
 - SRM 5 : ความเสี่ยงด้านการขายรถโดยสารปลดระวาง จำนวน 550 คัน
 - SRM 6 : ความเสี่ยงด้านการบริหารจัดการบุคลากรตามโครงสร้างใหม่
 - SRM 7 : ความเสี่ยงด้านการบริหารการส่งมอบรถเอกชนร่วมบริการหลังมีมติ ครม.ให้โอนย้ายไปสังกัดกับกรมการขนส่งทางบก
2. ความเสี่ยงด้านปฏิบัติงาน (Operational Risk : ORM) มีประเด็นความเสี่ยงจำนวน 5 ความเสี่ยง คือ
 - ORM 1 : ความเสี่ยงด้านการหารายได้จากบริการเดินรถ
 - ORM 2 : ความเสี่ยงด้านการขอรับเงินอุดหนุนการให้บริการเชิงสังคม (PSO)
 - ORM 3 : ความเสี่ยงด้านการลดและป้องกันภัยและอุบัติเหตุจากการขนส่งสาธารณะโดย รถโดยสารประจำทาง
 - ORM 4 : ความเสี่ยงด้านการบริหารระบบตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติการเดินรถ(GPS)
 - ORM 5 : ความเสี่ยงด้านการเบิกจ่ายงบลงทุน
 3. ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial Risk : FRM) มีประเด็นความเสี่ยงจำนวน 3 ความเสี่ยง คือ
 - FRM 1 : ความเสี่ยงด้านการเงินและบัญชี
 - FRM 2 : ความเสี่ยงด้านการบริหารจัดการค่าตอบแทนโฆษณารถองค์การ
 - FRM 3 : ความเสี่ยงด้านการบริหารจัดการหนี้ค่าตอบแทนของรถเอกชนร่วมบริการ
 4. ความเสี่ยงด้านกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมาย (Compliance Risk : CRM) มีประเด็นความเสี่ยงจำนวน 3 ความเสี่ยง คือ
 - CRM 1 : ความเสี่ยงด้านการดำเนินคดี
 - CRM 2 : ความเสี่ยงด้านการจัดทำสัญญา
 - CRM 3 : ความเสี่ยงด้านการบริหารคดีหนี้ค่าตอบแทนรถเอกชนร่วมบริการ





Risk Management of Bangkok Mass Transit Authority (BMTA), Fiscal Year 2018

Bangkok Mass Transit Authority (BMTA) performs risk management systematically as a management tool to add value to the organization and stakeholders continuously and sustainably. The development of risk management based on Enterprise Risk Management Integrated Framework of The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) and the guideline for risk management is applied to the entire organization inclusively. The objectives of risk management are determined in two levels: entity-level objectives and activity-level objectives, to standardize the risk management procedure, set activities to control, manage, and monitor the operation, as well as evaluate the performance to define the problems, barriers, impacts, and solution to ensure that the risk management responds to the defined risk.

Board of Director of the BMTA appoints the directors and top management as the Risk Management Sub-Committee to be responsible for risk analysis and evaluation, performing any operation relating to the risk management policy, and setting risk management plan and procedure systematically.

Risk Management Results, Fiscal Year 2018

The BMTA performs risk management on the 18 risk issues. In overall, 80% of performance was successful which was acceptable by the organization. Risk issues are classified into four following respects.

1. Strategic Risk: SRM consisting of seven risks:

- SRM 1 : Risk of E-Ticket application
- SRM 2 : Risk of manpower management (drivers)
- SRM 3 : Risk of 200 sky trains procurement

- SRM 4 : Risk of improvement of 169 Air-conditioned buses
- SRM 5 : Risk of selling 550 discharged buses
- SRM 6 : Risk of human resource management according to new structure

SRM 7 : Risk of delivery management of Private Joint Bus Operation after the resolution of the Cabinet to transfer to be under Department of Land Transport.

2. Operational Risk: ORM consisting of five risks:

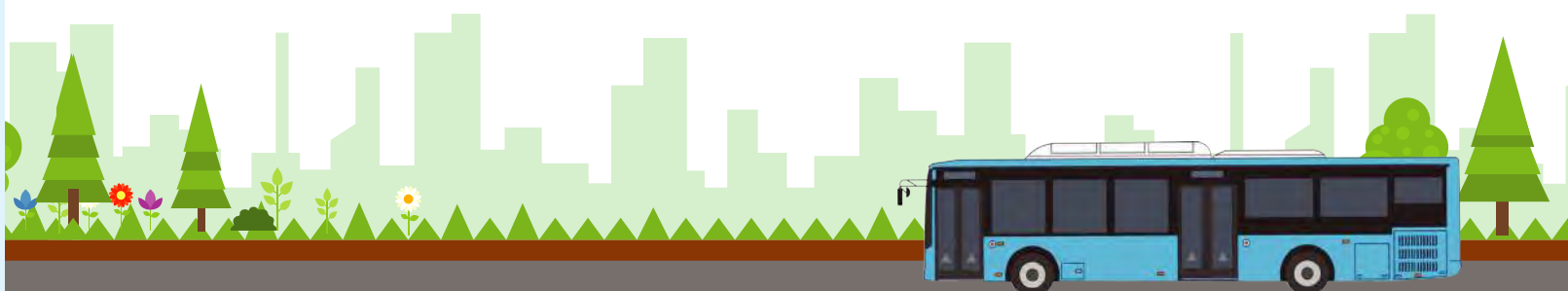
- ORM 1 : Risk of earnings from the service
- ORM 2 : Risk of requesting subsidy for Public Service Obligations (PSO)
- ORM 3 : Risk of bus transportation accident reduction and prevention
- ORM 4 : Risk of GPS system management
- ORM 5 : Risk of budget disbursement

3. Financial Risk: FRM consisting of three risks:

- FRM 1 : Risk of finance and accounting
- FRM 2 : Risk of advertisement remuneration management
- FRM 3 : Risk of compensation management from Private Joint Bus Operation

4. Compliance Risk: CRM consisting of three risks: 2

- CRM 1 : Risk of proceedings
- CRM 2 : Risk of contract
- CRM 3 : Risk of outstanding debt from Private Joint Bus Operation compensation





การควบคุมภายใน

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ตระหนักถึงความสำคัญของระบบการควบคุมภายใน โดยการดำเนินงานด้านการควบคุมภายในขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นไปตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน ว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานการควบคุมภายใน พ.ศ. 2544 มีคณะกรรมการติดตามและประเมินผลการควบคุมภายใน ซึ่งมีรองผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร เป็นประธาน, รองผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถองค์กร, รองผู้อำนวยการฝ่ายรถเอกชนร่วมบริการ, ผู้บริหารระดับสูง, ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 1-8 และผู้อำนวยการสำนักต่างๆ เป็นกรรมการ โดยมีผู้อำนวยการสำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในเป็นกรรมการและเลขานุการ มีหน้าที่กำกับดูแล ติดตามและประเมินผลการควบคุมภายใน ให้คำปรึกษา คำแนะนำ ตลอดจนกำหนดมาตรการป้องกัน หรือวิธีการแก้ไขเพื่อลดปัญหาอุปสรรคในเรื่องการควบคุมภายใน

ในปี 2560 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้ดำเนินการตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน ว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานการควบคุมภายใน

พ.ศ. 2544 ภายใต้องค์ประกอบของการควบคุมภายใน คือ สภาพแวดล้อมการควบคุม การประเมินความเสี่ยง กิจกรรมการควบคุม สารสนเทศและการสื่อสาร และการติดตามประเมินผล โดยกำหนดให้หน่วยงานย่อยประเมินการควบคุมด้วยตัวเอง (Control Self Assessment : CSA) เพื่อให้บุคลากรมีส่วนร่วมในการควบคุมภายใน และผู้บริหารสามารถประเมินกระบวนการปฏิบัติงานของหน่วยงาน มองเห็นจุดอ่อน/ข้อบกพร่องและกำหนดแนวทางป้องกันแก้ไขปรับปรุง โดยมีการติดตามและประเมินผลการควบคุมภายในของหน่วยงานย่อย เป็นรายไตรมาส มุ่งเน้นให้ความสำคัญในเรื่องของการปฏิบัติงานตามคู่มือขั้นตอน (Flow Chat) กฎระเบียบ ข้อบังคับ และคำสั่งที่เกี่ยวข้อง การดำเนินงานอย่างเป็นระบบ มีการอบรมให้ความรู้กับพนักงานทุกระดับอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มั่นใจว่าการควบคุมภายในขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีความเพียงพอมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล ที่จะทำให้การปฏิบัติงานเป็นไปตามเป้าหมาย และบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ รวมทั้งสามารถลดความเสี่ยงและข้อผิดพลาดที่อาจเกิดขึ้น





Internal Control

Bangkok Mass Transit Authority (BMTA) is well aware of the significance of internal control system. BMTA is engaged in internal control operation in accordance with the regulations of State Audit Commission Office of the Auditor General on Internal Control Standardization B.E. 2544. The Commission of Internal Control Audit and Evaluation, consisting of Deputy Director of Management as the Chairman, Deputy Director of Bus Operation, Assistant Director of Private Joint Bus Operation, chief executives, Director of Bus Operation area 1-8, and the office directors as director. Director of Office of Risk Management and Internal Control is the director and secretary. The committee supervises, monitors, and evaluates the performance of internal control, as well as advises, suggests, and set preventive measure or solution to minimize constraints on internal control.

In 2017, the BMTA performed in accordance with the regulations of State Audit Commission Office of the Auditor General

on Internal Control Standardization B.E. 2544 under the internal control components: environment of control, risk management, control activities, information and communication, and evaluation. The sub-agencies were assigned to perform Control Self-Assessment (CSA) so the personnel take part in internal control. In addition, the executives were able to assess the operation of agency, recognize the weakness/fault, and determine the preventive measure and solution. The quarterly internal control monitoring and evaluation of the sub-agencies emphasized on the operation in consistent with flow chart, rules and regulations, and relevant orders. The operations were performed systematically by educating staff of all levels continually to ensure the sufficiency and efficiency of internal control system of the BMTA in order to achieve goals and objectives, as well as minimize risk and possible faults.





การตรวจสอบภายใน

การตรวจสอบภายใน

การปฏิบัติงานตรวจสอบภายในของสำนักตรวจสอบยึดแนวปฏิบัติ ตามมาตรฐานสากลการปฏิบัติงานวิชาชีพตรวจสอบภายใน และคู่มือการปฏิบัติงาน การตรวจสอบภายในของรัฐวิสาหกิจปี 2555 ของกระทรวงการคลัง โดยมีบทบาท ในการช่วยคณะกรรมการตรวจสอบในการติดตามดูแลเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน การกำกับดูแลกิจการและการปฏิบัติงานต่างๆ ขององค์กรอย่างเป็นระบบ ปฏิบัติหน้าที่ในฐานะเป็นเครื่องมือที่ช่วยให้ฝ่ายบริหารมั่นใจ โดยการตรวจสอบ และให้คำปรึกษาอย่างเป็นอิสระ เที่ยงธรรม เพื่อให้องค์กรบรรลุวัตถุประสงค์และ เป้าหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

ในปี 2560 สำนักตรวจสอบปฏิบัติตามกรอบการปฏิบัติงานตรวจสอบ ภายในของรัฐวิสาหกิจ ดังนี้

คุณสมบัติของผู้ตรวจสอบภายใน

เจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายในตามมาตรฐานกำหนดตำแหน่งขององค์การ มีคุณวุฒิไม่ต่ำกว่าปริญญาตรี และสำนักตรวจสอบส่งเสริมให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายใน ได้รับความรู้ทักษะและพัฒนาความสามารถต่างๆ ตามภาระหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย เพื่อให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายในปฏิบัติหน้าที่ด้วยความเชี่ยวชาญ มีความระมัดระวัง ในการประกอบวิชาชีพอย่างเหมาะสม สอดคล้องกับมาตรฐานและจรรยาบรรณ แห่งวิชาชีพตรวจสอบภายใน โดยกำหนดให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายในพัฒนาความรู้ ความสามารถด้วยตนเองอย่างต่อเนื่อง และส่งเจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายในเข้ารับการอบรมไม่น้อยกว่า 40 ชั่วโมงต่อคนต่อปี

โครงสร้างของหน่วยตรวจสอบภายใน

สำนักตรวจสอบสามารถปฏิบัติงานได้อย่างเป็นอิสระ มีการรายงานการปฏิบัติงาน ตรวจสอบต่อคณะกรรมการตรวจสอบ และผู้อำนวยการ รวมทั้งได้จัดทำกฎบัตรสำนัก ตรวจสอบ ซึ่งกำหนดบทบาทความรับผิดชอบไว้อย่างชัดเจน และเผยแพร่ให้พนักงาน ในองค์กรรับทราบ นอกจากนี้ เจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายในได้เปิดเผยความขัดแย้งทาง ผลประโยชน์ก่อนการปฏิบัติงานตรวจสอบทุกครั้ง

ความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหาร

สำนักตรวจสอบมีการหารือเกี่ยวกับการวางแผนการตรวจสอบร่วมกับ ผู้บริหารระดับสูง ผู้บริหารหน่วยรับตรวจ และมีการดำเนินการปรับปรุงแก้ไข การควบคุมภายใน ตามข้อเสนอแนะในรายงานผลการตรวจสอบโดยผู้บริหาร หน่วยรับตรวจที่เกี่ยวข้อง

หน้าที่ความรับผิดชอบของสำนักตรวจสอบ

การปฏิบัติงานตรวจสอบภายในครอบคลุมความครบถ้วน และความเชื่อถือได้ ของข้อมูลทางการเงิน การปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ นโยบาย คำสั่งต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ของระบบงานที่มีผลกระทบต่อการทำงาน และการรายงานความเหมาะสม ของการเก็บรักษาทรัพย์สิน รวมทั้งประเมินว่าการใช้ทรัพยากรขององค์กรเป็นไปอย่าง มีประสิทธิภาพและคุ้มค่า สำนักตรวจสอบให้ความสำคัญต่อระบบการควบคุมภายใน ตามแนวทางของ COSO โดยในการปฏิบัติงานตรวจสอบทุกครั้งจะมีการประเมิน สภาพแวดล้อม การควบคุม การประเมินความเสี่ยง กิจกรรมควบคุม สารสนเทศและ การสื่อสาร การติดตามประเมินผลการปฏิบัติงาน

การปฏิบัติงานและการรายงาน

สำนักตรวจสอบจัดทำแผนการตรวจสอบเชิงกลยุทธ์ แผนการตรวจสอบ ประจำปี และแผนการตรวจสอบในรายละเอียด พิจารณาจากความเสี่ยงที่อาจทำให้ วัตถุประสงค์ของหน่วยงาน และองค์การไม่บรรลุตามที่กำหนดไว้ มีการนำปัจจัยเสี่ยง ของสำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในมาใช้ ประกอบกับปัจจัยเสี่ยงที่สำนัก ตรวจสอบกำหนดขึ้น เพื่อจัดลำดับความสำคัญในการกำหนดแผนการตรวจสอบ ให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลต่อองค์กร มีการติดตามผลการปรับปรุงแก้ไข ตามข้อเสนอแนะที่ได้จากการตรวจสอบ และจัดทำรายงานสรุปผลการปรับปรุงแก้ไข ของหน่วยรับตรวจเป็นรายไตรมาส และรายปี นำเสนอผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชน กรุงเทพฯ และคณะกรรมการตรวจสอบ

การรักษาคุณภาพงานของเจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายใน

สำนักตรวจสอบได้จัดทำคู่มือการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน เพื่อให้ เจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายในใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงาน ได้อย่างถูกต้องและเป็นไป ในแนวทางเดียวกัน มีการประเมินคุณภาพโดยหน่วยรับตรวจ ภายหลังจากปฏิบัติงาน ตรวจสอบ และประเมินตนเองเป็นประจำทุกปี แล้วนำผลการประเมินมาวิเคราะห์ เพื่อ ปรับปรุงการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายใน



The internal auditing procedure of the Audit

The internal auditing procedure of the Audit

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

In 2017 the Audit Department followed the framework in conducting the internal audit of state enterprises as below:

Qualifications of Internal Auditors

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

The Structure of Internal Audit Unit

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

Relationship to the Executive Department

The Audit Department held a consultation concerning the planning of auditing with the high ranking executives and the administrators of the audited units. The procedure for internal control improvement suggested in the report was carried out by the administrator of the concerned audited unit.

Tasks and Responsibilities of the Audit Department

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

Operation and Report

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

The Maintenance of Internal Auditors' Work Quality

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





การดำเนินงานที่แสดงความรับผิดชอบต่อสังคม

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

สำหรับแผนปฏิบัติการส่งเสริมการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในปีงบประมาณ 2560 ขสมก. กำหนดแผน/โครงการ CSR จำนวน 4 โครงการ โครงการนักเรียนปลอดภัยใช้บริการ ขสมก.

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



โครงการจัดรถโดยสารรับ-ส่งประชาชนถวายสักการะพระบรมศพในหลวงรัชกาลที่ 9

ขสมก. จัดรถโดยสารรับ-ส่งประชาชนถวายสักการะพระบรมศพในหลวงรัชกาลที่ 9 เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับประชาชน โดยการจัดรถเฉพาะกิจ (Shuttle Bus) ให้บริการรับ-ส่งฟรีจากจุดจอดรถที่ทางราชการกำหนด เข้าไปส่งในบริเวณด้านหน้าพระบรมมหาราชวังตลอดช่วงเวลาที่เปิดให้เข้าถวายสักการะพระบรมศพ โดยมีให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อนจากการเดินทาง



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 2017, the BMTA has formulated a total of four 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.



Transport Bus for the Tribute to His Majesty The Late King

The BMTA arranges the buses to transport the public to pay their respects to the body of the late King Bhumibol to facilitate the transportation. Free shuttle buses service from the designated parking areas to the Grand Palace during the time of final tribute and farewell to His Majesty The Late King.





โครงการอำนวยความสะดวกด้านการเดินทางด้วยระบบ GPS

ขสมก. นำระบบตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติการเดินรถ (Global Positioning System : GPS) มาติดตั้งบนรถโดยสารประจำทางของ ขสมก. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน เช่น การควบคุม ติดตาม ตรวจสอบ และประเมินพฤติกรรมรถโดยสาร เป็นต้น ทำให้ประชาชนผู้ใช้บริการสามารถตรวจสอบพิกัดตำแหน่งของรถโดยสารที่จะใช้บริการ รวมทั้งทราบระยะเวลาที่รถโดยสารจะมาถึงจุดรอคอย ผ่านทางหน้าจอป้ายรถโดยสารอัจฉริยะ ทำให้สามารถวางแผนการเดินทางได้อย่างถูกต้อง ประหยัดเวลาในการเดินทาง



โครงการรณรงค์ลดใช้กระดาษเพื่อรักษาสภาพแวดล้อม

ขสมก. รณรงค์ลดปริมาณการใช้กระดาษในสำนักงาน เพื่อรักษาสภาพแวดล้อม และส่งเสริมให้พนักงานประจำสำนักงาน ลดการใช้กระดาษหรือใช้กระดาษให้เกิดประโยชน์สูงสุด เป็นการช่วยลดการผลิตกระดาษที่จะต้องมีการตัดต้นไม้เป็นจำนวนมาก รวมทั้งช่วยลดพลังงานและปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่เกิดจากกระบวนการผลิตกระดาษอีกทางหนึ่งด้วย



GPS for Convenient Transportation

The BMTA implements and install the Global Positioning System or GPS in the buses to develop the operation efficiency such as the control, monitoring, and evaluation of driving behavior of the drivers. The service users can check and track the location of the buses, as well as its estimate arrival time via the smart screen bus stop, to plan and safe time for traveling.



Less Paper for Environment Campaign

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





องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

สำนักงานใหญ่ เลขที่ 131 ถนนวัฒนธรรม เขตห้วยขวาง กทม. 10310 โทร 0-2246-0339, 0-2246-0741-4, 0-2246-0750-2 โทรสาร. 0-2247-2189
ประกาศ คณะอนุกรรมการส่งเสริมให้องค์การมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) เรื่อง กฎบัตรคณะอนุกรรมการส่งเสริมให้องค์การมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี

1. หลักการและเหตุผล

คณะอนุกรรมการส่งเสริมให้องค์การมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance : CG) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จัดตั้งขึ้น ตามมติที่ประชุม คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ ครั้งที่ 10/2557 เมื่อวันที่ 14 สิงหาคม 2557 เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานของคณะกรรมการองค์การในการกำหนดหลักเกณฑ์ และแนวทางในการปฏิบัติที่ดีในด้านต่างๆ ขององค์การ ให้เป็นไปตามหลักการ กำกับดูแลกิจการที่ดี ส่งเสริมและสนับสนุนการนำไปประยุกต์ใช้ในการบริหารงาน และปฏิบัติงานของคณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานให้มีความรู้ความเข้าใจ อย่างเป็นรูปธรรม เพื่อให้องค์การมีการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ โปร่งใส เปิด เผย ตรวจสอบได้ และสามารถสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รับรู้ข้อมูล ข่าวสารอย่างทั่วถึงและเสมอภาค เสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กรที่ดี จึงได้จัดทำกฎบัตร ของคณะอนุกรรมการส่งเสริมให้องค์การมีการกำกับดูแลกิจการที่ดีขึ้น ระบุถึงขอบเขต ของหน้าที่ ความรับผิดชอบ และแนวทางในการปฏิบัติที่ดี ใช้เป็นมาตรฐานในการ ปฏิบัติงาน ซึ่งเป็นการสร้างความเชื่อมั่นและความน่าเชื่อถือแก่ทุกฝ่ายให้สามารถ ปฏิบัติหน้าที่ให้บรรลุวัตถุประสงค์ขององค์การต่อไป

2. วัตถุประสงค์

คณะอนุกรรมการส่งเสริมให้องค์การมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี จัดตั้งขึ้น เพื่อเสริมสร้างระบบบริหารจัดการที่ดี โปร่งใส น่าเชื่อถือ และมีมาตรฐานที่ชัดเจน เป็นสากล ซึ่งจะช่วยให้องค์การมีศักยภาพในการแข่งขัน ป้องกันและจัดการความ ขัดแย้งทางผลประโยชน์ที่อาจเกิดขึ้น เป็นกลไกในการกำกับดูแลกิจการที่ดีด้วยความ รับผิดชอบต่อผลการปฏิบัติหน้าที่ที่เต็มความสามารถ และมีประสิทธิภาพเพียงพอ ปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างเท่าเทียมกัน



3. องค์ประกอบ

3.1 คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นผู้แต่งตั้งประธานอนุกรรมการและอนุกรรมการส่งเสริมให้องค์การมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี

3.2 คณะอนุกรรมการการส่งเสริมให้องค์การมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี ประกอบด้วย

3.2.1 ประธานอนุกรรมการแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริหารกิจการ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และอนุกรรมการจากผู้บริหาร ผู้แทนสหภาพแรงงาน 1 ท่าน และอาจมีผู้ทรงคุณวุฒิ ผู้เชี่ยวชาญจากภายนอกแต่งตั้งร่วมด้วยก็ได้ จำนวน ไม่น้อยกว่า 10 ท่าน

3.2.2 คณะอนุกรรมการส่งเสริมให้องค์การมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี ต้องอุทิศเวลาและสามารถใช้ดุลพินิจของตนได้อย่างเป็นอิสระ และมีเป้าหมายเพื่อ ประโยชน์สูงสุดในการสร้างเสริมให้องค์การมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี

3.3 ให้ผู้บริหารสายงานที่รับผิดชอบด้านการกำกับดูแลการส่งเสริมให้ องค์การมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี เป็นเลขานุการอนุกรรมการ

4. วาระการดำรงตำแหน่ง

4.1 ประธานคณะอนุกรรมการส่งเสริมให้องค์การมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีวาระการดำรงตำแหน่งของการเป็นกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชน กรุงเทพ อนุกรรมการที่พ้นตำแหน่งตามวาระอาจได้รับการแต่งตั้งอีกได้

4.2 คณะอนุกรรมการส่งเสริมให้องค์การมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี จะพ้นจากตำแหน่งเมื่อ

- (1) พ้นจากการเป็นกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชน กรุงเทพ
- (2) คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การมีมติให้พ้นจากตำแหน่ง
- (3) ขาดคุณสมบัติอนุกรรมการหรือมีคุณสมบัติและลักษณะต้องห้าม ตามกฎบัตรข้อ 5
- (4) ลาออก
- (5) เสียชีวิต

ในกรณีประธานอนุกรรมการมีการพ้นจากตำแหน่งก่อนถึงวาระ ให้มี การแต่งตั้งประธานอนุกรรมการเข้าแทน



5. คุณสมบัติ

เป็นกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ผู้บริหาร ผู้แทน สภภาพแรงงาน และหรือผู้ทรงคุณวุฒิ มีภาวะผู้นำ มีวิสัยทัศน์ มีความรักอิสระ รวมทั้งสามารถใช้เวลาในการดำเนินงานด้านการส่งเสริมให้องค์การมีการกำกับดูแล กิจการที่ดีขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ รวมถึงรู้จัก ระเบียบ และกฎหมาย ที่เกี่ยวข้อง มีความซื่อสัตย์สุจริต โดยการกระทำที่มีจุดมุ่งหมายโดยชอบ เพื่อประโยชน์ สูงสุดขององค์การ

6. บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบ

6.1 ศึกษาและจัดทำร่างนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี ที่เหมาะสม กับองค์การภายใต้กรอบของกฎหมาย มติคณะรัฐมนตรี หลักธรรมาภิบาล หลักเกณฑ์ ระเบียบและข้อบังคับที่เป็นปัจจุบันขององค์การที่ทำหน้าที่กำกับดูแล เช่น สำนักงาน คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม เจ้าสังกัด และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตลอดจนแนวทางในการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามมาตรฐานสากล

6.2 นำเสนอร่างนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance Policy) ต่อคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ และนำออกใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติที่ดีของ กรรมการและฝ่ายบริหารโดยจัดทำนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีเป็นลายลักษณ์อักษร

6.3 กำกับดูแลและให้คำแนะนำแก่กรรมการและผู้บริหารขององค์การ ในการปฏิบัติหน้าที่ และความรับผิดชอบตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้มีผลในทางปฏิบัติและมีความต่อเนื่อง

6.4 พิจารณาทบทวนและปรับปรุงนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี อย่างสม่ำเสมอ อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง เพื่อเห็นนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี ขององค์การทันสมัยและสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติตามมาตรฐานสากล ตลอดจน กฎหมาย หลักเกณฑ์ ระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ และข้อเสนอแนะขององค์การที่ ทำหน้าที่กำกับดูแลกิจการ

6.5 ติดตามและประเมินผลจากการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการและ ฝ่ายบริหารตามแนวทางการปฏิบัติที่ดี ที่กำหนดไว้ในนโยบายการกำกับดูแล กิจการที่ดีเป็นประจำทุกสิ้นปี

6.6 จัดทำรายงานผลการประเมินการกำกับดูแลกิจการที่ดีประจำปี เพื่อรายงานคณะกรรมการบริหารจัดการองค์การ พร้อมทั้งนำเสนอความเห็นและ ข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปรับปรุงตามความเหมาะสม

6.7 เสนอแนะข้อกำหนด และแนวทางในการปฏิบัติเกี่ยวกับจริยธรรม และจรรยาบรรณในการดำเนินการ และข้อพึงปฏิบัติของกรรมการ ผู้บริหาร และ พนักงานขององค์การ

6.8 แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อทำหน้าที่สนับสนุนงานการกำกับดูแล กิจการที่ดีได้ตามความจำเป็น

6.9 ปฏิบัติงานอื่นตามที่คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การมอบหมาย

7. การประชุมและวาระการประชุม

7.1 คณะอนุกรรมการส่งเสริมให้องค์การมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี ต้องจัดให้มีการประชุมอย่างน้อยไตรมาสละ 1 ครั้ง

7.2 ในการประชุมแต่ละครั้งต้องมีอนุกรรมการส่งเสริมให้องค์การมีการ กำกับดูแลกิจการที่ดีเข้าร่วมประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนอนุกรรมการ ทั้งหมด จึงจะครบองค์ประชุม

7.3 ในกรณีที่เป็นการประชุมอนุกรรมการส่งเสริมให้องค์การมีการกำกับ ดูแลกิจการที่ดี ไม่อยู่ในที่ประชุม และไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้อนุกรรมการ ลงมติเลือกอนุกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานในที่ประชุม

7.4 การวินิจฉัยชี้ขาดของที่ประชุมให้ถือเสียงข้างมาก โดยอนุกรรมการ คนหนึ่งมีเสียงในการลงคะแนน ถ้าคะแนนเสียงเท่ากัน ให้ประธานในที่ประชุมออก เสียงเพิ่มอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด

7.5 ในการประชุมให้เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุม เพื่อให้ ข้อมูลประกอบการพิจารณาได้ตามความจำเป็นและเหมาะสม

7.6 กำหนดวาระการประชุมเป็นลายลักษณ์อักษรไว้ล่วงหน้า และจัดส่ง เอกสารการประชุมให้ประธานอนุกรรมการและอนุกรรมการอย่างน้อย 3 วันทำการ

8. ค่าตอบแทน

ค่าเบี้ยประชุมตามหลักเกณฑ์และแนวทางปฏิบัติตามที่คณะรัฐมนตรี กำหนด

9. การรายงาน

9.1 รายงานผลการดำเนินงานของคณะอนุกรรมการส่งเสริมให้องค์การ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีต่อคณะกรรมการบริหารกิจการ ภายในวันที่มีการประชุม คณะกรรมการทุกไตรมาส และให้ข้อเสนอแนะตามความเหมาะสม

9.2 นำเสนอข้อมูลไว้ในรายงานประจำปีขององค์การ

ประกาศ ณ วันที่ 20 พฤศจิกายน 2557

พลตำรวจเอก



(เอก อังสนานนท์)

ประธานกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ





BMTA
องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

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 the Sub-Committee on Promotion of Good Corporate Governance (CG) Subject : The Charter of the Sub-Committee on Promotion of Good Corporate Governance

1. Principles and Reasons

The Sub-Committee on Promotion of Good Corporate Governance (CG) was established by the Bangkok Mass Transit Authority according to the resolution of the meeting of the Committee to Administer the Organization's Operations 110/2557 on 14th August 20141 to support the organization in identifying the criteria and approaches that are most effective for the organization according to the principles of good corporate and to customize these approaches for the Committee's operations. The executives and staff would have a more concrete understanding of the approach which will make the organization manage issues in a more effective, transparent, variable manner and able to provide confidence to all stakeholders through providing information to all and promote a good organization culture. The Charter of the Sub-Committee on Promotion of Good Corporate Governance identify the scope of work, responsibility, and good implementation approaches which will be used as the work standard and to build confidence and respectability for all sides to be able to work and achieve the goals of the organization.

2. Objectives

The Sub-Committee on Promotion of Good Corporate Governance was set up to promote good governance, transparency and accountability under clear international standards. It will help elevate the potential of the organization in term of competitiveness, prevention of conflict of interests which may occur and to provide the organization with a mechanism to be responsible for the outcome of its work and have enough effective output, as well as treat stakeholders with equality.



3. Composition of The Sub-Committee

3.1 The Bangkok Mass Transit Authority Executive Board has the authority to appoint the Chairman of the Sub-Committee and members of The Sub-Committee on Promotion of Good Corporate Governance

3.2 The Sub-Committee and members of the Sub-Committee on Promotion of Good Corporate Governance is composed of

3.2.1 a Chairman appointed by the Executive Board and members from the senior management, representative of the labor union (one person), and possibly one eminent person and expert from an external agency, totaling not less than ten person

3.2.2 the Sub-Committee must devote its time and skill and use its own prerogative to further the objectives of the organization for organization's highest

3.3 the senior management responsible for promotion of good administration will act as secretariat of the Sub-Committee

4. Term of office

4.1 The chairman of the Sub-Committee will hold office according to the duration that he or she is on the Executive Board. Members of the Sub-Committee may be reappointed after their term of office has ended.

4.2 Members of the Sub-Committee will end the term of office when

- (1) their membership of the Executive Board ends
- (2) the Executive Board determines the end of their membership
- (3) lack the credential to be a member of the Sub-Committee or has prohibited characteristics according to Article 5 of the charter
- (4) resigns
- (5) in case of death If the Chairman of the Sub-Committee terminates his position before the end of the term, a new Chairman will be appointed.

5. Qualifications

Members of the Sub-Committee must be members of the Executive Board, or members of the Executive management, representatives of labor union or an eminent person with leadership skills, vision, independence, and must be able to devote time to support the effectiveness of the administration of the organization. They must be knowledgeable in the rules, regulations and laws related to the work and be honest in working to achieve the objectives with integrity for the highest benefit of the organization.

6. Role and Responsibilities

6.1 Study and draft the policy for good corporate governance that is suitable to the organization under the frameworks of the law, Cabinet's resolutions, good governance, and related rules and regulations that the organization is currently tasked to oversee, such as the State Enterprise Policy Office, Ministry of Finance, Ministry of Transport and concerned as well as the approach in overseeing management under international standards.

6.2 Present a draft corporate governance policy to the Executive Board for consideration and approval for implementation in management policy. The draft policy is to be presented in written form.

6.3 Oversee and provide advice to the executives of the organization in carry out their work and responsibilities under the policies for effective and continuous management.

6.4 Work on improving the policy at least once a year for a more up-to-date policy in accordance with laws, rules and regulations and regulations and related advice from agencies

6.5 Follow-up and evaluate the performance of the executives according to good management principles identified under the policy, at the end of every calendar year.

6.6 Prepare a report to evaluate good management approaches on an annual basis, report the findings to the Executive Board and transmit opinions and recommendations as appropriate.

6.7 Recommend approaches related to morals and ethics in the duties of the committee members, executives and staff of the organization.

6.8 Appoint a working group to support the Sub-Committee as needed.

7. Meetings and Meeting Agenda

7.1 The Sub-Committee must hold meetings at least once every three months.

7.2 In each meetings the members of the Sub-Committee must attend to a total of over one half in order to reach the quorum.

7.3 In the case that the Chairman is not in the meeting or cannot perform function, the Sub-Committee can elect one member to act as Chairman.

7.4 The decision of the Sub-Committee will be final when the majority votes in favor. One member has one vote and if the votes are of an equal number, the Chairman can cast one additional vote to finalize the decision.

7.5 The meetings may invite an external agency to provide additional information as necessary and appropriate.

7.6 The agenda of the meetings will be provided in written form in advance and sent to the Chairman and the Sub-Committee members three days in advance.

8. Remuneration

The Remuneration for participation in the meetings will be according to the criteria and guidelines set by the Cabinet.

9. Reporting

9.1 Reporting on the outcome of the the work of the Sub-Committee to the Executive Board will be submitted to the Executive Board every three months and will include recommendations appropriate to the issues at hand.

9.2 The information provided in the report will be included in the Annual Report of the organization.

Announced on 20 November 2014

Police General



(Aek Angsanant)

Chairman of the Executive Board of the Bangkok Mass Transit Authority





หลักการในการกำกับดูแลกิจการที่ดี องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

คณะกรรมการส่งเสริมให้องค์กรมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance : CG) มีนโยบายส่งเสริมและสนับสนุน การนำหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดีไปประยุกต์ใช้ในการบริหารงานของ คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ผู้บริหาร และพนักงาน ให้มีความรู้ความเข้าใจ และสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงานได้อย่างเป็นรูปธรรม เพื่อให้องค์กรมีการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ โปร่งใส เปิดเผย ตรวจสอบได้ และสามารถสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้มีส่วนได้เสีย โดยเฉพาะความซื่อสัตย์สุจริต ซึ่งมีกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นต้นแบบ ในการดำเนินงานเพื่อขยายผลไปยังผู้บริหารให้สามารถกำกับดูแลกิจการที่ดี และพนักงานมีส่วนร่วมในกิจกรรมโครงการต่างๆ ด้วยความรู้สึกรับผิดชอบต่อหน้าที่ เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ ในฐานะที่เป็นกิจการสาธารณูปโภคของรัฐ โดยมีองค์ประกอบที่สำคัญ 7 ประการ

1. หลักนิติธรรม (Equity)

บริหารจัดการตามระเบียบ ข้อบังคับและกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้วยความเป็นธรรม ยุติธรรม และเสมอภาค

2. หลักคุณธรรม (Integrity)

ส่งเสริมคุณธรรม จริยธรรม และธรรมาภิบาลประพฤติปฏิบัติตามจรรยาบรรณ/ค่านิยม เพื่อศักดิ์ศรีของการเป็นพนักงานที่ดีของรัฐ

3. หลักความซื่อสัตย์สุจริต (Honesty)

แสดงความซื่อสัตย์สุจริตในการจัดทำแผนงานโครงการเพื่อใช้จ่ายเงินงบประมาณจัดซื้อจัดจ้างด้วยความโปร่งใส สามารถตรวจสอบได้และไม่แสวงหาผลประโยชน์ส่วนตัว/พวกพ้อง

4. หลักความโปร่งใส (Transparency)

แสดงความโปร่งใสในการดำเนินงาน ให้ประชาชน ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และพนักงาน ได้รับข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้องเปิดเผยตามกรอบเวลาและตรวจสอบได้

5. หลักการมีส่วนร่วม (Participation)

ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของพนักงาน รับฟังความคิดเห็นของประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อนำไปพัฒนา ปรับปรุงให้มีคุณภาพยิ่งขึ้น

6. หลักความรับผิดชอบ (Accountability)

สร้างจิตสำนึกความเป็นเจ้าของและความรู้สึกรับผิดชอบต่อหน้าที่ สนองตอบต่อปัญหาและความต้องการของผู้ใช้บริการ ประชาชนและสังคมโดยรวม

7. หลักความคุ้มค่า (Efficiency)

บริหารจัดการให้มีประสิทธิภาพสูงสุดในการใช้งบประมาณ ทրพยากรการผลิตทุกประเภท และบุคลากรโดยสมประโยชน์ มีความคุ้มค่า รักษาผลประโยชน์ของส่วนรวม เป็นไปตามวัตถุประสงค์/เป้าหมาย เกิดประสิทธิผลในทางปฏิบัติ ประชาชนผู้ให้บริการได้รับความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย มีความพึงพอใจในคุณภาพบริการ

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นรัฐวิสาหกิจประเภทสาธารณูปโภค สนับสนุนการปฏิบัติงานขององค์การในการกำหนดหลักเกณฑ์ และแนวทางการปฏิบัติที่ดีในกิจการด้านต่างๆ ขององค์การให้เป็นไปตามหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี (Corporate Governance) มีความรับผิดชอบ สำนึกในหน้าที่ มุ่งพัฒนาคุณภาพ มีคุณธรรมและจรรยาบรรณ ในการบริหารงานที่ดี เปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้เสียได้รับข้อมูลข่าวสารอย่างทั่วถึงและเสมอภาค เสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กรที่ดี ระบบการทำงานที่โปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ เพื่อให้ลูกค้า พนักงาน ประชาชน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เชื่อมมั่นแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ นำมาซึ่งความมั่นคงและยั่งยืน

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จึงได้จัดทำแนวทางการปฏิบัติด้านธรรมาภิบาลในระดับองค์การ 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.



นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

คณะอนุกรรมการส่งเสริมให้้องค์การมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีเจตนารมณ์ในการส่งเสริมให้้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพ ในการให้บริการประชาชน มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีคุณธรรม โปร่งใส ซื่อสัตย์สุจริต และตรวจสอบได้ คำนึงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม การกำกับดูแลกิจการที่ดีถือเป็นกลไกสำคัญที่สนับสนุนให้บรรลุเจตนารมณ์ดังกล่าว จึงกำหนดนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้คณะกรรมการบริหารกิจการองค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ ผู้บริหาร และพนักงาน ยึดถือเป็นแนวทางในการปฏิบัติ ดังนี้

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

แนวทางปฏิบัติตามนโยบายและหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) ขสมก.

1. ส่งเสริมให้เป็นองค์กรที่มีการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ ด้วยความโปร่งใส ซื่อสัตย์สุจริต ตรวจสอบได้

นโยบายในการส่งเสริมให้ ขสมก. เป็นองค์กรที่มีการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ ด้วยความโปร่งใส ซื่อสัตย์สุจริต ตรวจสอบได้ เป็นความมุ่งมั่นให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานมีความยึดมั่นในอุดมการณ์ ในการเป็นรัฐวิสาหกิจที่มีคุณภาพสามารถบริหารจัดการให้เป็นที่ยอมรับและเชื่อถือได้จากประชาชนผู้ใช้บริการ และสังคมโดยรวม ไม่ก่อให้เกิดปัญหาแก่ภาครัฐ มีความโปร่งใสและซื่อสัตย์สุจริตในกระบวนการทำงานทุกระบบงานสามารถตรวจสอบได้ตามขั้นตอน กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

2. ส่งเสริมให้มีกระบวนการบริหารทรัพยากรบุคคลอย่างมีคุณธรรมและยุติธรรมกับพนักงานทุกระดับ

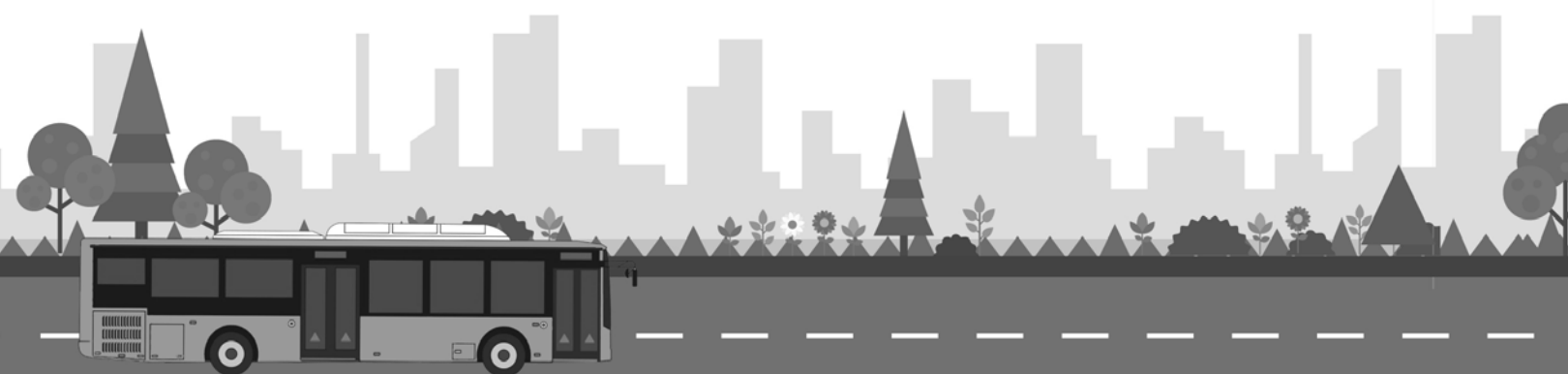
บุคลากรทุกระดับเป็นทรัพยากรที่มีคุณค่า มีความสำคัญต่อการขับเคลื่อนองค์กรไปสู่ความสำเร็จ และพัฒนาอย่างยั่งยืน จำเป็นต้องบริหารทรัพยากรบุคคล ด้วยความเป็นธรรมและยุติธรรม ตามหลักสิทธิมนุษยชน คำนึงถึงความต้องการของพนักงาน เพื่อสร้างขวัญกำลังใจในการปฏิบัติงาน มีความพร้อมในการเติบโตก้าวหน้าขึ้นสู่ระดับผู้บริหารในอนาคตได้ โดยผ่านขั้นตอนการประเมินพนักงานที่มีศักยภาพ มีการพัฒนารายบุคคลตามแผนที่กำหนด และมีความพร้อมในการทดแทนสำหรับตำแหน่งที่ว่าง

3. ส่งเสริมให้พนักงานองค์กรมีส่วนร่วมในการพัฒนา พร้อมมีจิตสำนึกในการให้บริการ และรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

การบริหารกิจการที่ดีเพื่อให้ ขสมก. ซึ่งเป็นหน่วยงานสาธารณูปโภคของรัฐที่มีคุณภาพ สามารถบริหารจัดการภายใต้ค่านิยม และจริยธรรม / จรรยาบรรณ ที่เป็นแนวทางให้บุคลากรยึดถือปฏิบัติ นั้น การมีส่วนร่วมของพนักงานเป็นสิ่งสำคัญที่หล่อหลอมอุดมการณ์เป็นหนึ่งเดียว ในการพัฒนาการให้บริการที่มีจิตสำนึกให้ประชาชนผู้ใช้บริการได้รับบริการที่สะอาด พนักงานมีมารยาทดี มีความสะดวกปลอดภัยในการเดินทาง ยึดมั่นในความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้บริการ และประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนร่วมกันแสดงถึงความรับผิดชอบต่อสังคม ตระหนักถึงการรักษาสภาพสิ่งแวดล้อม มลพิษทางอากาศ/ทางเสียง และสภาพแวดล้อมในพื้นที่ชุมชนที่ ขสมก. ใช้ประกอบการ โดยเฉพาะน้ำทิ้งและน้ำเน่าเสียจากบริเวณพื้นที่จอดรถ

4. ตอบสนองและเชื่อมต่อการบริการขนส่งสาธารณะอื่นๆ อย่างมีคุณภาพตามมาตรฐานสากลสำหรับกลุ่มคนทุกประเภทอย่างมีอาชีพ

นโยบายเพื่อสนองตอบต่อประชาชนผู้ใช้บริการทุกกลุ่ม ให้ได้รับความสะดวกในการเดินทางเชื่อมต่อกับขนส่งสาธารณะอื่นๆ ให้สอดคล้องกับความต้องการ และความเจริญเติบโตของเมือง รวมทั้งการขยายเส้นทางเดินรถระบบราง ระบบขนส่งทางบก ทางน้ำ เป็นความรับผิดชอบต่อสังคม ในการดำเนินการในฐานะเป็นกิจการสาธารณูปโภคของรัฐ ต้องพัฒนาปรับปรุงเส้นทางเดินรถ และบริหารการเดินรถให้เข้าสู่ระบบมาตรฐานสากล เตรียมความพร้อมเส้นทางเชื่อมต่อระบบขนส่งทุกประเภท ปรับปรุงสภาพรถโดยสาร พัฒนาระบบ e- ticket พัฒนาระบบสารสนเทศ สร้างความเข้าใจ และพัฒนาบุคลากรทุกระดับ บนพื้นฐานในการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดีด้วยความซื่อสัตย์สุจริต มีคุณธรรม โปร่งใส และตรวจสอบได้ทุกโครงการ



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.

Code of conduct according to corporate governance (CG) policy and principle of BMTA

1. Promoting the organization to have effective, transparent, honest and auditable management system.

The policy to promote BMTA to be an organization with effective, transparent, honest and auditable management system is commitment for the committee, executives and employees to attach to ideology of being a quality state enterprise that can manage operations to be accepted and trusted by service users and society. It causes no problems to the government and has transparency and integrity in every work process, so it can be audited according to related procedures, rules, regulations and laws.

2. Promoting ethical and fair human resource management process for employees at all levels.

Personnel at all levels are valuable resources and play a crucial role in bringing success to the organization with sustainable development. It is necessary to manage human resources fairly and ethically according to principles of human rights with recognition of employees' need to construct morale in working, so they are ready to be promoted as management employees in the future. They will pass potential employee assessment procedures with individual development that they are ready to replace a vacant position.

3. Promoting employees to engage in development with service mind and social and environmental responsibility.

Corporate governance for BMTA to be a quality public utility provider and able to manage works under values and morality/ethics is a practice for personnel to follow. Engagement of employees is vital to unify ideology in developing services for people to use clean, safe and convenient services from polite employees. With this practice, employees will emphasize safety in life and property of service users and others on road, be responsible for society, be aware of environmental condition maintenance by reducing air/ noise pollution as well as environment in communities in which BMTA uses for operation especially wastewater and contaminated water from vehicle parking spaces.

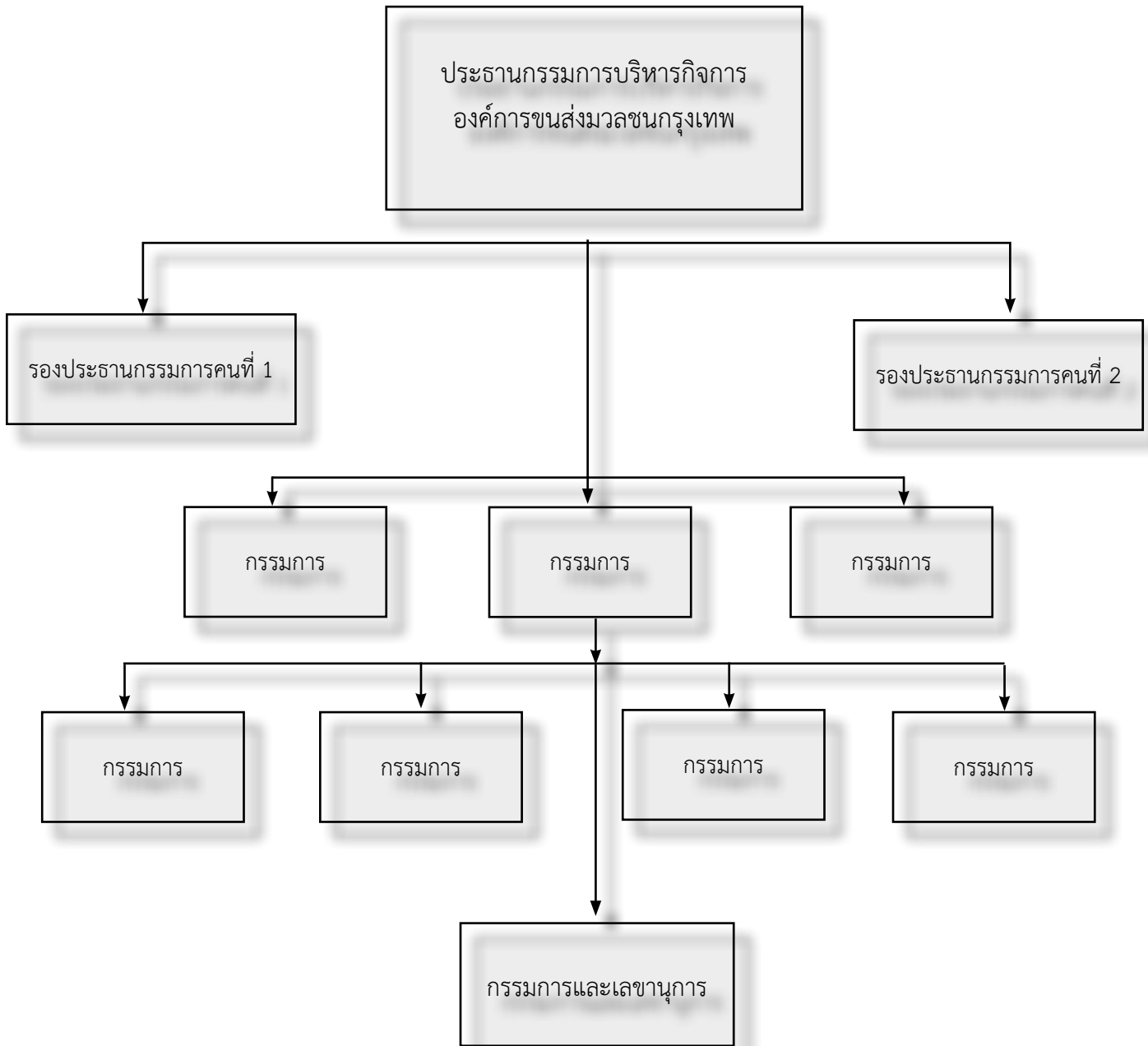
4. Responding an connecting with other public transport services with universal standard for every group of persons in professional manner

The policy to respond every group of users to travel conveniently with connection to other public transport services corresponding with needs and city growth as well as expansion of rail system and land and water transport system is responsibility of BMTA to take care as a public utility provider. It is necessary to improve routes and manage operations to meet universal standard. It includes availing connection routes in all types of transport system, improving bus conditions, developing e-ticket and information system, constructing understanding and developing personnel at all levels based on good administration with integrity, morality, transparency and auditability in every project.



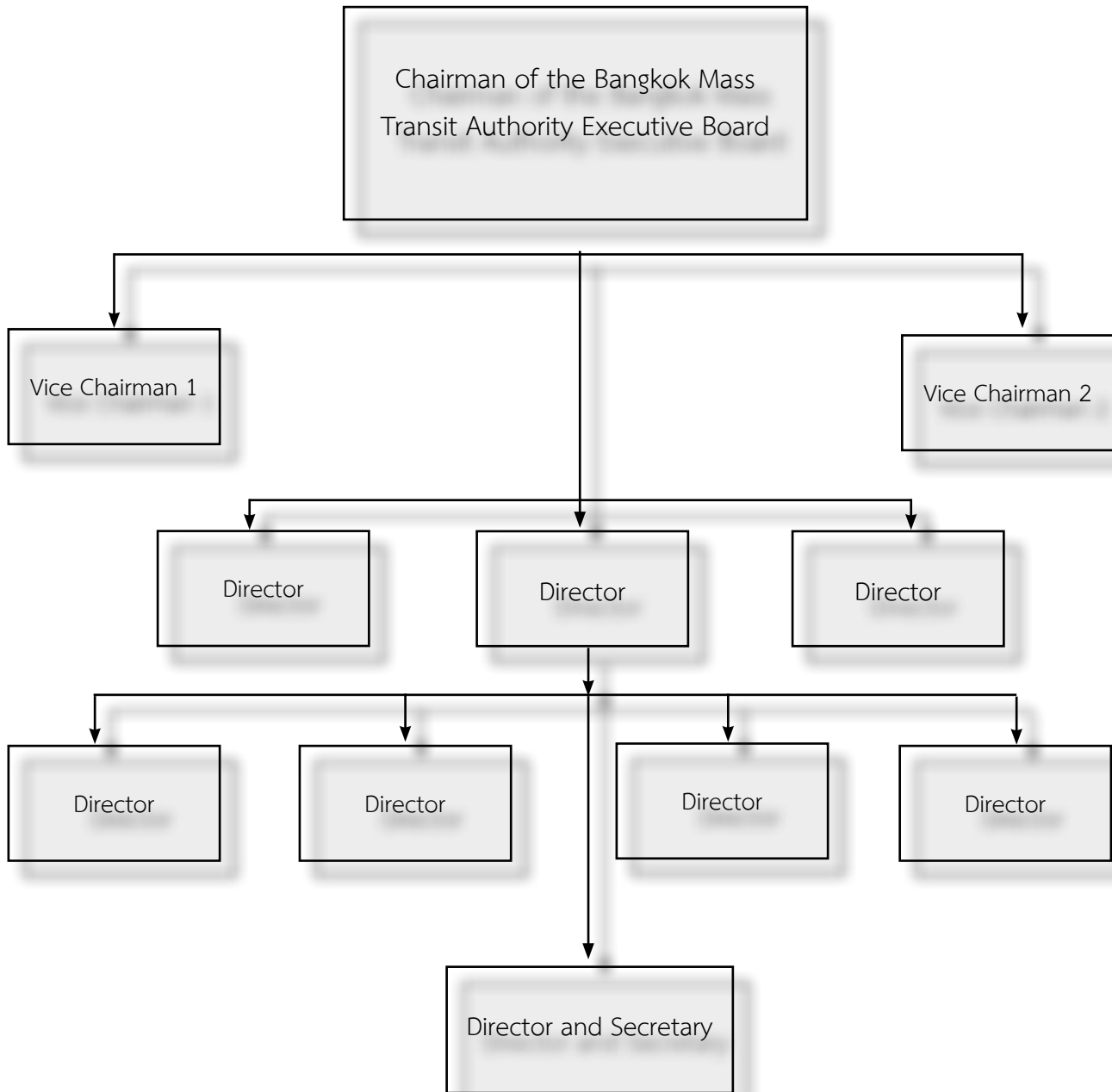
โครงสร้างของคณะกรรมการและความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

ผังโครงสร้างคณะกรรมการบริหารกิจการ ขสมก.



The Structure of the Board and its Responsibility

Structure Chart of BMTA Executive Board



องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

สำนักงานใหญ่ เลขที่ 131 ถนนวัฒนธรรม เขตห้วยขวาง กทม. 10310
โทร. 0-2246-0339, 0-2246-0741-4, 0-2246-0750-2, โทรสาร. 0-2247-2189
คำสั่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
ที่ 733 / 2560

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการส่งเสริมให้้องการมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG)

ตามคำสั่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพที่ 17/2560 ลงวันที่ 6 มกราคม 2560 เรื่องแต่งตั้งคณะกรรมการส่งเสริมให้้องการมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) คำสั่งองค์การที่ 27/2560 ลงวันที่ 11 มกราคม 2560 คำสั่งองค์การที่ 288/2560 ลงวันที่ 24 มีนาคม 2560 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการส่งเสริมให้้องการมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) (เพิ่มเติม) นั้น เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ ประกอบกับมติคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การในการประชุมครั้งที่ 9/2560 เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2560 เห็นชอบ ให้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การเป็นคณะกรรมการและคณะกรรมการต่างๆ จึงให้ยกเลิกคำสั่งองค์การที่ 17/2560 ลงวันที่ 6 มกราคม 2560 คำสั่งองค์การที่ 27/2560 ลงวันที่ 11 มกราคม 2560 คำสั่งองค์การที่ 288/2560 ลงวันที่ 24 มีนาคม 2560 และแต่งตั้งคณะกรรมการส่งเสริมให้้องการมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance : CG) ประกอบด้วยบุคคล ดังต่อไปนี้

- | | |
|--|-----------------------------|
| 1. รศ.คณิต วัฒนวิเชียร | เป็น ประธานอนุกรรมการ |
| 2. รศ. อารรัตน์ มุ่งเจริญ | เป็น อนุกรรมการ |
| 3. พลตำรวจตรี ประสิทธิ์ เฉลิมวุฒิศักดิ์ | เป็น อนุกรรมการ |
| 4. นายสมศักดิ์ ประถมศรีเมฆ | เป็น อนุกรรมการ |
| 5. รศ.พัชรา พัชราวณิช | เป็น อนุกรรมการ |
| 6. ดร.ศรีกัญญา ยาทิพย์ | เป็น อนุกรรมการ |
| 7. พลเอก ณรงค์ฤทธิ์ อีสรัตน์ | เป็น อนุกรรมการ |
| 8. พลเอก ดร.รุจ กสิวุฒิ | เป็น อนุกรรมการ |
| 9. ดร. บวรทัช อุณวัฒน์ | เป็น อนุกรรมการ |
| 10. ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ | เป็น อนุกรรมการ |
| 11. รองผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร | เป็น อนุกรรมการ |
| 12. รองผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถองค์การ | เป็น อนุกรรมการ |
| 13. รองผู้อำนวยการฝ่ายองค์การเดินรถเอกชนร่วมบริการ | เป็น อนุกรรมการ |
| 14. ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร | เป็น อนุกรรมการ |
| 15. ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถองค์การ 1,2 | เป็น อนุกรรมการ |
| 16. ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ | เป็น อนุกรรมการ |
| 17. ผู้อำนวยการสำนักบัญชีและกองทุนกลาง | เป็น อนุกรรมการ |
| 18. ผู้อำนวยการสำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน | เป็น อนุกรรมการ |
| 19. ผู้อำนวยการสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ | เป็น อนุกรรมการ |
| 20. ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย | เป็น อนุกรรมการ |
| 21. ผู้อำนวยการสำนักบริการและจัดซื้อ | เป็น อนุกรรมการ |
| 22. ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาบุคลากร | เป็น อนุกรรมการ |
| 23. ผู้แทนสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ | เป็น อนุกรรมการ |
| 24. ผู้อำนวยการสำนักการเจ้าหน้าที่ | เป็น อนุกรรมการและเลขานุการ |
| 25. ผู้ช่วยผู้อำนวยการสำนักการเจ้าหน้าที่ | เป็น ผู้ช่วยเลขานุการ |
| 26. หัวหน้ากลุ่มงานบริหารงานบุคคล | เป็น ผู้ช่วยเลขานุการ |

โดยให้คณะกรรมการฯ มีอำนาจหน้าที่ดังนี้

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

สั่ง ณ วันที่ 30 สิงหาคม 2560



(นายณัฐชาติ จารุจินดา)

ประธานกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ



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

Tel. 0-2246-0339 Fax. 0-2247-2189 www.bmta.co.th

Order of Bangkok Mass Transit Authority

No. 733/2560

On Appointment of Corporate Governance Promotion Subcommittee

Per orders of Bangkok Mass Transit Authority no. 17/2560 dated 6 January 2017 on Appointment of Corporate Governance Promotion Subcommittee and no. 27/2560 dated 11 January 2017 on. 228/2560 dated 24 March 2017 Appointment of Chairman of Corporate Governance Promotion Subcommittee, Arise from appointment of additional Board of Directors members, and the resolution of the Board of Directors from the meeting no. 9/2560 on 23 August 2017, it is deemed fit to appoint Board of Directors of the Entity to be committees and subcommittees. Therefore, it is ordered that BMTA orders no. 17/2560 dated 6 January 2017 and no. 27/2560 dated 11 January 2017 on. 228/2560 dated 24 March 2017 be cancelled, and the Corporate Governance Promotion Subcommittee is appointed as follows.

- | | |
|---|-------------------------------|
| 1. Assoc.Prof. Khanit Wattanawichian | as Chairman |
| 2. Assoc.Prof.Dr. Thamrongrat Mungcharoen | as Subcommittee |
| 3. Police Major General Prasit Chalermvutisak | as Subcommittee |
| 4. Mr.Somsak Pratomsrimek | as Subcommittee |
| 5. Assoc.Prof.Pachara Pacharavanich | as Subcommittee |
| 6. Dr. Srikanya Yathip | as Subcommittee |
| 7. General Narongrit Itsarut | as Subcommittee |
| 8. General Ruj Kasiwut | as Subcommittee |
| 9. Dr. Boworntat Unwattana | as Subcommittee |
| 10. Director of Bangkok Mass Transit Authority | as Subcommittee |
| 11. Deputy Director (Administration) | as Subcommittee |
| 12. Deputy Director (Bus Operation) | as Subcommittee |
| 13. Deputy Director (Private Joint Bus Operation) | as Subcommittee |
| 14. Assistant Director (Administration) | as Subcommittee |
| 15. Assistant Director (Bus Operation 1 and 2) | as Subcommittee |
| 16. Assistant Director (Private Joint Bus Operation) | as Subcommittee |
| 17. Director of Account and Central Fund Department | as Subcommittee |
| 18. Director of Risk Management and Internal Control Department | as Subcommittee |
| 19. Director of Information Technology Department | as Subcommittee |
| 20. Director of Legal Department | as Subcommittee |
| 21. Director of Service and Purchasing Department | as Subcommittee |
| 22. Director of Personnel Development Department | as Subcommittee |
| 24. Director of Personnel Department | as Subcommittee and Secretary |
| 25. Assistant Director of Personnel Department | as Assistant Secretary |
| 26. 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.
Office of Director

Ordered on 30 August 2017



(Mr.Nattachat Charuchinda)

Chairman of the Board of Directors of Bangkok Mass Transit Authority



องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

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

คำสั่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ**ที่ 767 / 2560****เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการส่งเสริมให้องค์การมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) เพิ่มเติม**

ตามคำสั่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ที่ 733/2560 ลงวันที่ 30 สิงหาคม 2560

เรื่องแต่งตั้งคณะกรรมการส่งเสริมให้องค์การมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) โดยมี รศ.คณิต วัฒนวิเชียร เป็นประธานกรรมการนั้น

เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ จึงให้ยกเลิกคำสั่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพที่ 168/2560 ลงวันที่ 16
กุมภาพันธ์ 2560 ดังนี้

เพื่อให้มีการประชาสัมพันธ์พนักงานในองค์การได้รับรู้และมีส่วนร่วมในการดำเนินงานการส่งเสริมให้องค์การมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG)
จึงให้แต่งตั้งผู้อำนวยการสำนักผู้อำนวยการ เป็น อนุกรรมการส่งเสริมให้องค์การมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) (เพิ่มเติม)

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

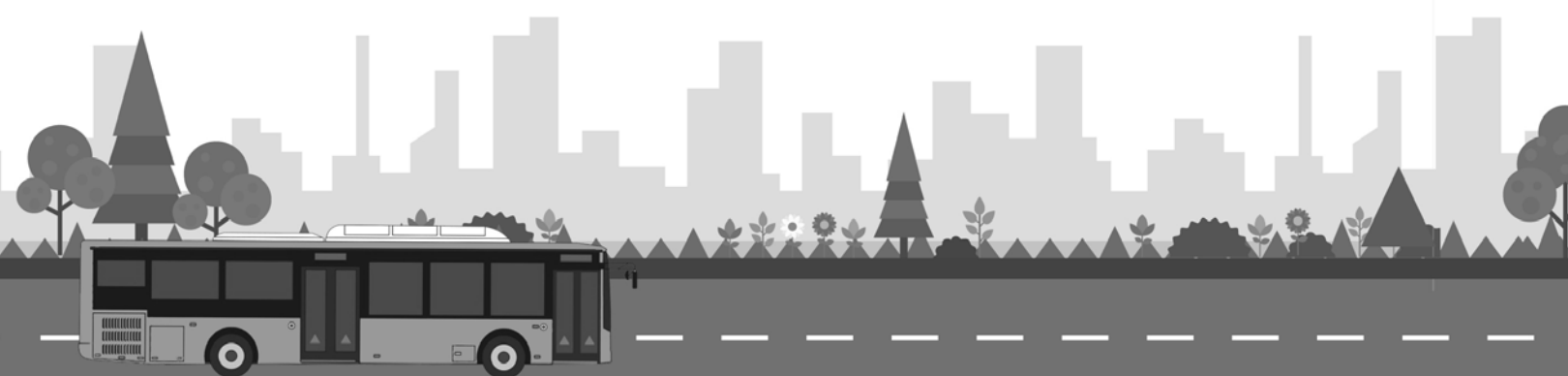
สั่ง ณ วันที่ 13 กันยายน 2560



(นายณัฐชาติ จารุจินดา)

ประธานกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

สำนักผู้อำนวยการ



Bangkok Mass Transit Authority

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

Tel. 0-2246-0339 Fax. 0-2247-2189 www.bmta.co.th

Order of Bangkok Mass Transit Authority

No. 767/2560


On Appointment of Corporate Governance Promotion Subcommittee (Additional)

Per order of Bangkok Mass Transit Authority no. 767/2560 dated 30 August 2017 on Appointment of Corporate Governance Promotion Subcommittee with Assoc. Prof. Khanit Wattanawichian as the Chairman of the Subcommittee,

Arise from appointment of additional Board of Directors Therefore, it is ordered that BMTA orders no. 168/2560 dated 16 February 2017 In order to publicise the information on the administration of the Subcommittee to the personnel throughout the Entity and encourage their participation in the administration of Corporate Governance, it is deemed fit to appoint Director of the Office of Director as Subcommittee of the Corporate Governance Promotion Subcommittee.(additional).

Henceforward.

Ordered on 13 September 2017



(Mr.Nattachat Charuchinda)

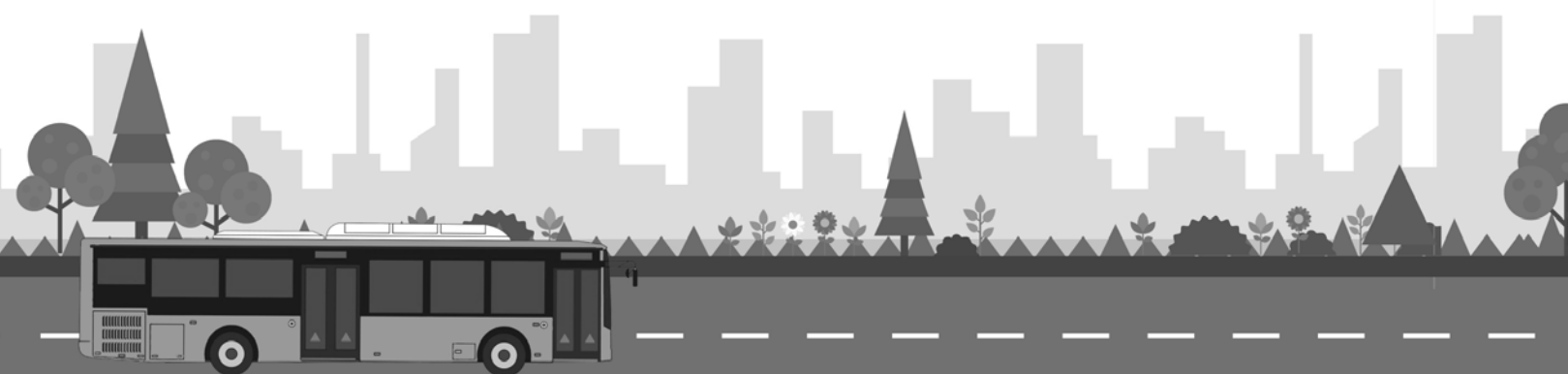
Chairman of the Board of Directors of Bangkok Mass Transit Authority

Office of Director



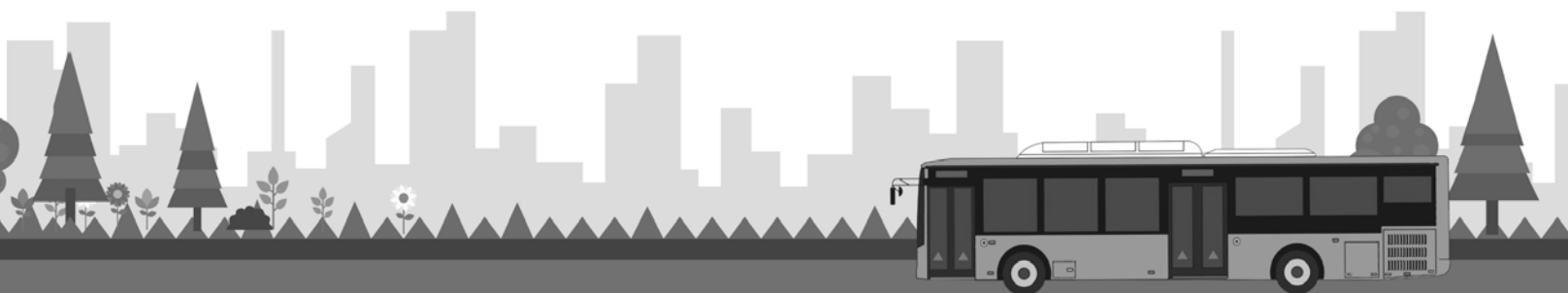
บทบาทคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ

คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้รับการแต่งตั้งจากคณะรัฐมนตรีและคณะรักษาความสงบแห่งชาติ โดยพิจารณาผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญหลายด้านจากภาครัฐและภาคเอกชน ประกอบด้วย ประธานกรรมการและกรรมการอื่นอีกไม่น้อยกว่าห้าคนแต่ไม่เกินสิบเอ็ดคน และให้ผู้อำนวยการเป็นเลขานุการคณะกรรมการโดยตำแหน่ง คณะกรรมการปฏิบัติหน้าที่ตามความรับผิดชอบต่อรัฐวิสาหกิจตามที่กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ.2519 โดยประธานกรรมการมีความมุ่งมั่นในการบริหารจัดการให้เป็นที่ยอมรับ สร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนและสังคมโดยรวม ยึดหลักการทำงานร่วมกันภายใต้กรอบของหลักธรรมาภิบาลและนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ตลอดจนมีความรับผิดชอบในฐานะกรรมการเท่าเทียมกัน



Role of the BMTA Board of Direct

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



นโยบายกำหนดค่าตอบแทนและรายละเอียดค่าตอบแทน ของคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

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

สำหรับในปีงบประมาณ 2560 นี้ คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การได้มีการประชุมรวม 13 ครั้ง ค่าเบี้ยประชุมเป็นเงิน 864,000 บาท และได้รับค่าตอบแทนรายเดือนเป็นเงิน 1,022,708.01 บาท รวมเป็นเงิน 1,886,708.01 บาท

คณะกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ (1 ต.ค.59 – 20 ก.ค.60) มีการประชุมรวม 11 ครั้ง

ลำดับที่	ผู้เข้าประชุม	ตำแหน่ง	จำนวนครั้ง
1	พลตำรวจเอก เอก อังสนานนท์	ประธานกรรมการ	11
2	น.ส.สุทธิรัตน์ รัตนโชติ	รองประธานกรรมการคนที่ 1	7
3	พลโท วราห์ บุญญะสิทธิ์	รองประธานกรรมการคนที่ 2	8
4	นายวันชาติ สันติคุณุข	กรรมการ	6
5	นายสนธิ พรหมวงษ์	กรรมการ	9
6	นายสมศักดิ์ ห่มม่วง	กรรมการ	9
7	รศ.คณิต วัฒนวิเชียร	กรรมการ	11
8	รศ.ธารงรัตน์ มุ่งเจริญ	กรรมการ	8
9	รศ.พัชรา พัชรานิช	กรรมการ	7
10	พลเอก ณรงค์ฤทธิ์ อิศรัตน์	กรรมการ	8
11	นายสุระชัย เอี่ยมวชิรสกุล	กรรมการและเลขานุการ	6

หมายเหตุ

ลำดับที่ 1 พ้นจากตำแหน่งตามวาระ เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2560 ตามพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. 2519 มาตรา 17 กรรมการซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งอยู่ในตำแหน่งคราวละสามปีแต่อาจได้รับการแต่งตั้งอีกได้

ลำดับที่ 4 เนื่องจากรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 มาตรา 277 ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 6 เมษายน 2560 ได้กำหนดห้ามมิให้พนักงานอัยการ ดำรงตำแหน่งกรรมการในรัฐวิสาหกิจ จึงขอลาออกตั้งแต่วันที่ 6 เมษายน 2560

ลำดับที่ 4 พ้นจากตำแหน่งตามวาระ เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2560 ตามพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. 2519 มาตรา 17 กรรมการซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งอยู่ในตำแหน่งคราวละสามปีแต่อาจได้รับการแต่งตั้งอีกได้

ลำดับที่ 10 พ้นจากตำแหน่งตามวาระ เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2560 ตามพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. 2519 มาตรา 17 กรรมการซึ่งคณะรัฐมนตรี แต่งตั้งอยู่ในตำแหน่งคราวละสามปีแต่อาจได้รับการแต่งตั้งอีกได้

ลำดับที่ 11 ไปปฏิบัติหน้าที่เจ้าหน้าที่ของรัฐประจำสำนักนายกรัฐมนตรี ตามกรอบอัตรากำลังชั่วคราวเป็นกรณีพิเศษที่จัดให้มีขึ้นในสำนักนายกรัฐมนตรี ตั้งแต่วันที่ 22 มีนาคม 2560



Policy and Details on Remuneration of the BMTA Board of Directors

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

In fiscal year 2017, the Board of Directors held a total of 13 meetings, receiving meeting allowance of 864,000 baht and monthly allowance of 1,022,708.01 baht, totaling 1,886,708.01 baht.

BMTA Board of Directors (1 October 2016 – 20 July 2017) held a total of 11 meetings

Order	Name of Person Attending the Meeting	Position	No. of Meetings Attended
1	Pol. Gen. Ake. Angsananont	Chairman	11
2	Miss Suttirat Rattanachot	Vice president Chairman No.1	7
3	Maj. Gen Varah Boonyasit	Vice president Chairman No.2	8
4	Mr. Wanchart Santikunchorn	Director	6
5	Mr. Sanit Phromwong	Director	9
6	Mr. Somsak Hommuang	Director	9
7	Assoc.Prof. Khanit Wattanawichian	Director	11
8	Assoc.Prof.Thamrongrat Mungcharoen	Director	8
9	Assoc.Prof. Patchara Patcharawanit	Director	7
10	General Narongrit Itsarat	Director	8
11	Mr. Surachai lamwachirasakul	Director and secretary	6

Note:

- No. 1 Termination of tenure was on 20 July 2017 according to the Royal Decree establishing the Bangkok Mass Transit Authority B.E 2519, Section 17. Committee who was appointed by the Cabinet upholds the position for three years and may be reappointed.
- No. 4 Due to the Constitution of Thailand B.E. 2017, Section 277 that was effective on 6 April 2017, stating that the Prosecutor is prohibited to uphold the position of director in the state enterprise, the resignation was on 6 April 2017.
- No. 4 Termination of tenure was on 20 July 2017 according to the Royal Decree establishing the Bangkok Mass Transit Authority B.E 2519, Section 17. Committee who was appointed by the Cabinet upholds the position for three years and may be reappointed.
- No. 10 Termination of tenure was on 20 July 2017 according to the Royal Decree establishing the Bangkok Mass Transit Authority B.E 2519, Section 17. Committee who was appointed by the Cabinet upholds the position for three years and may be reappointed.
- No. 11 Transferred to perform as public officer at Prime Minister's Office according to the particular temporary manpower planning for Prime Minister's Office from 22 March 2017.



คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพที่ได้รับการแต่งตั้งจากคณะรัฐมนตรีและคณะรักษาความสงบแห่งชาติ
(1 ต.ค.59 – 20 ก.ค.60)

1.	พลตำรวจเอก เอก	อังสนานนท์	ประธานกรรมการ
2.	น.ส.สุทธิรัตน์	รัตนโชติ	รองประธานกรรมการ คนที่ 1
3.	พลโท วรার্থ	บุญญะสิทธิ์	รองประธานกรรมการ คนที่ 2
4.	นายวันชาติ	สันติกุญชร	กรรมการ
5.	นายสนิท	พรหมวงษ์	กรรมการ
6.	นายสมศักดิ์	ห่มม่วง	กรรมการ
7.	รศ.คณิต	วัฒนวิเชียร	กรรมการ
8.	รศ.อึ้งรัตน์	มั่งเจริญ	กรรมการ
9.	รศ.พัชรา	พัชรานิช	กรรมการ
10.	พลเอก ณรงค์ฤทธิ์	อิศรัตน์	กรรมการ
11.	นายสุระชัย	เอี่ยมวชิรสกุล	กรรมการและเลขานุการ

คณะกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ (25 ก.ค. – 30 ก.ย. 60) มีการประชุมรวม 2 ครั้ง

ลำดับที่	ผู้เข้าประชุม		ตำแหน่ง	จำนวนครั้ง
1	นายณัฐชาติ	จารุจินดา	ประธานกรรมการ	2
2	พลโท วรার্থ	บุญญะสิทธิ์	รองประธานกรรมการคนที่ 1	2
3	น.ส.สุทธิรัตน์	รัตนโชติ	รองประธานกรรมการคนที่ 2	1
4	นายสมศักดิ์	ห่มม่วง	กรรมการ	2
5	รศ.คณิต	วัฒนวิเชียร	กรรมการ	2
6	รศ.อึ้งรัตน์	มั่งเจริญ	กรรมการ	2
7	รศ.พัชรา	พัชรานิช	กรรมการ	2
8	พลตำรวจตรี ประสิทธิ์	เฉลิมวุฒิศักดิ์	กรรมการ	2
9	นายชัยชนะ	มิตรพันธ์	กรรมการ	2
10	นายสมศักดิ์	ประถมศรีเมฆ	กรรมการ	2



BMTA Board of Directors Appointed by the Cabinet and the National Council for Peace and Order (1 October 2016 – 20 July 2017)

1	Pol. Gen. Ake.	Angsananont	Chairman
2.	Miss Suttirat	Rattanachot	Vice president Chairman No.1
3.	Maj. Gen Varah	Boonyasit	Vice president Chairman No.2
4.	Mr. Wanchart	Santikunchorn	Director
5.	Mr. Sanit	Phromwong	Director
6.	Mr. Somsak	Hommuang	Director
7.	Assoc.Prof. Khanit	Wattanawichian	Director
8.	Assoc.Prof.Thamrongrat	Mungcharoen	Director
9.	Assoc.Prof. Patchara	Patcharawanit	Director
10.	General Narongrit	Itsarat	Director
11.	Mr. Surachai	Iamwachirasakul	Director and secretary

BMTA Board of Directors (25 July – 30 September 2017) held a total of 2 meetings

Order	Name of Person Attending the Meeting		Position	No. of Meetings Attended
1	Mr. Nattachat	Charuchinda	Chairman	2
2	Maj. Gen Varah	Boonyasit	Vice president Chairman No.1	2
3	Miss Suttirat	Rattanachot	Vice president Chairman No.2	1
4	Mr. Somsak	Hommuang	Director	2
5	Assoc.Prof. Khanit	Wattanawichian	Director	2
6	Assoc.Prof.Thamrongrat	Mungcharoen	Director	2
7	Assoc.Prof. Patchara	Patcharawanit	Director	2
8	Pol.Maj.Gen. Prasit	Chalermvutisak	Director	2
9	Mr.Chaichana	Mitrpant	Director	2
10	Mr. Somsak	Pratomsrimek	Director	2



คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพที่ได้รับการแต่งตั้งจากคณะรัฐมนตรีและคณะรักษา
ความสงบแห่งชาติ (25 ก.ค. – 30 ก.ย. 60)

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

หมายเหตุ ชุดเดิมหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ได้มีหนังสือลงวันที่ 21 กรกฎาคม 2557 แต่งตั้งประธานกรรมการและกรรมการอื่นในคณะกรรมการบริหาร
กิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (พลตำรวจเอก เอก อังสนานนท์)

ชุดใหม่ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม 2560 แต่งตั้ง (นายณัฐชาติ จารุจินดา)

BMTA Board of Directors Appointed by the Cabinet and the National Council for Peace
and Order (25 July – 30 September 2017)

1.	Mr.Nuttachat	Charuchinda	Chairman
2.	Maj. Gen Varah	Boonyasit	Vice president Chairman No.1
3.	Miss Suttirat	Rattanachot	Vice president Chairman No.2
4.	Mr. Somsak	Hommuang	Director
5.	Assoc.Prof. Khanit	Wattanawichian	Director
6.	Assoc.Prof.Thamrongrat	Mungcharoen	Director
7.	Assoc.Prof. Patchara	Patcharawanit	Director
8.	Pol.Maj.Gen. Prasit	Chalermvutisak	Director
9.	Mr.Chaichana	Mitrpant	Director
10.	Mr. Somsak	Pratomsrimek	Director

Note: The Head of the National Council for Peace and Order (former) appointed the Chairman of the Board and directors of BMTA Board of Directors dated 21 July 2014 (Pol.Gen. Aek Angsanantont).

(New) The Cabinet's resolution on 25 July 2017 was to appointed (Mr.Nuttachat Charuchinda).



ค่าตอบแทนผู้บริหาร Remuneration of the Executives

ให้รัฐวิสาหกิจรายงานค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน และค่าตอบแทนอื่นของผู้บริหารระดับสูง 3 ปี ย้อนหลัง “ผู้บริหารระดับสูง” หมายถึง ผู้บริหารสูงสุด และผู้บริหารลำดับถัดลงมาหนึ่งลำดับ

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.

ค่าตอบแทนของผู้บริหาร ขสมก. / Remuneration of the BMTA Executives

	รายชื่อผู้บริหาร Name	ตำแหน่ง Position	ค่าตอบแทน / เดือน Remuneration/Month		
			ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560
1.	นายสุระชัย เอี่ยมวชิรสกุล	ผู้อำนวยการ	-	120,000	-
1.	Mr.Surachai lamwachirasakul	Director			
2.	นายประยูร ช่วยแก้ว	รักษาการผู้อำนวยการ	-	-	87,970
2	Mr.Prayoon Choygeo	Acting Director			
3.	นางพนิดา ทองสุข	รองผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร	-	-	87,970
3.	Mrs.Panida Thongsuk	Deputy Director (Administration)			
4.	นายคมสัน โชติประดิษฐ์	รองผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ เอกชนร่วมบริการ	-	-	84,230
4.	Mr.Komson Chotpradit	Deputy Director (Private Joint Bus Operation)			
5.	นายสมควร นาสนม	ช.ผอก.ฝรอ. 1	62,900	66,350	69,840
5.	Mr.Somkaun Nasanom	Assistant Director (Bus Operation 1)			
6.	นายสาคร รุ่งสวัสดิ์	ช.ผอก.ฝรอ. 2	54,480	57,830	62,900
6.	Mr.Sakon Rongsawat	Assistant Director (Bus Operation 2)			



ระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ว่าด้วยความขัดแย้งทางผลประโยชน์ พ.ศ.2553

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 26 (2) แห่งพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. 2519 และเพื่อให้เป็นไปตามพระราชกฤษฎีกาว่า ด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. 2546 ซึ่งออกตามมาตรา 3/1 แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2545 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงวางระเบียบว่าด้วยความขัดแย้งทางผลประโยชน์ กำหนดหลักเกณฑ์และแนวทางปฏิบัติ เพื่อเสริมสร้างให้มีการปฏิบัติตนให้เป็นไปตามระบบการกำกับดูแลกิจการที่ดี และมีความชัดเจน เกิดความรวดเร็วเป็นธรรม ขจัดการทุจริตมิชอบ รวมถึง หลีกเลี่ยงกฎหมายเพื่อแสวงหา ประโยชน์ส่วนตน เป็นการป้องกันการดำเนินการใด ๆ ในลักษณะที่จะก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ของพนักงานและลูกจ้างไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ระเบียบนี้เรียกว่า “ระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพว่าด้วยความขัดแย้งทางผลประโยชน์ พ.ศ. 2553”

ข้อ 2 ในระเบียบนี้

“องค์การ” หมายความว่า องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

“ผู้ปฏิบัติงาน” หมายความว่า พนักงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ทั้งที่ดำรงตำแหน่งบริหารและมีได้ดำรงตำแหน่งบริหาร และให้หมายความรวมถึงลูกจ้างขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

“ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ หรือผลประโยชน์ทับซ้อนระหว่างผลประโยชน์ส่วนตนกับผลประโยชน์องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ” หมายความว่า การใช้ตำแหน่งหน้าที่ของตนเองทั้งทางตรงและทางอ้อมในการแสวงหาผลประโยชน์ให้กับตนเอง 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 เพื่ออภัยภัยไมตรีและให้หมายรวมถึง เงิน ทรัพย์สินหรือประโยชน์อื่นใดที่เป็นรางวัลหรือโดยเสนาหาหรือเพื่อการสงเคราะห์ หรือให้เป็นสินน้ำใจและหมายความรวมถึงการให้สิทธิพิเศษ ซึ่งมีได้เป็นสิทธิที่จัดไว้สำหรับบุคคลทั่วไปในการได้รับการลดราคาทรัพย์สินหรือการให้สิทธิพิเศษในการได้รับการบริการหรือความบันเทิง หรือรับการฝึกอบรม ตลอดจนการออกค่าใช้จ่ายในการเดินทางหรือท่องเที่ยว ค่าที่พัก ค่าอาหาร หรือสิ่งอื่นใดในลักษณะเดียวกันไม่ว่าจะเป็นบัตร ตั๋ว หรือหลักฐานอื่นใด การชำระเงินให้ล่วงหน้า หรือการคืนเงินให้ในภายหลัง

“ประโยชน์อื่นใด” หมายความว่า สิ่งที่มีมูลค่า เช่น การลดราคา การรับความบันเทิง การรับบริการ การรับการฝึกอบรม หรือสิ่งอื่นใดในลักษณะเดียวกัน

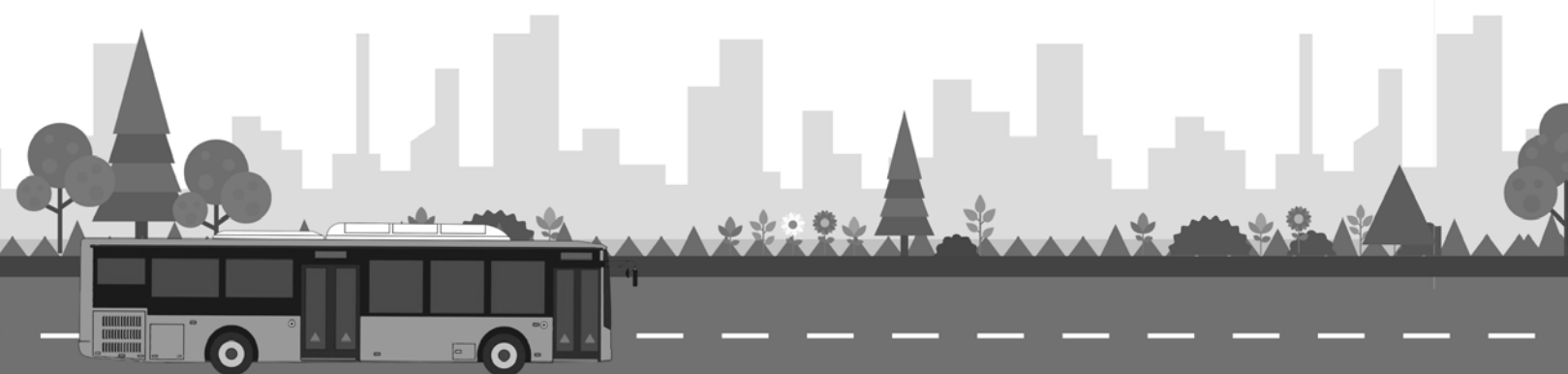
“ประเพณีนิยม” หมายความว่า เทศกาลหรือวันสำคัญ ซึ่งอาจมีการให้ของขวัญกัน และให้หมายความรวมถึงโอกาสในการแสดงความยินดี การแสดงความขอบคุณ การต้อนรับ การแสดงความเสียใจ หรือการให้ความช่วยเหลือตามมารยาทที่ถือปฏิบัติกันตามปกติในสังคมด้วย

ข้อ 3 การกระทำหรือเหตุการณ์ในกรณีต่อไปนี้ ให้ถือเป็นความขัดแย้งทางผลประโยชน์

(1) การใช้ข้อมูลขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเพื่อแสวงหาผลประโยชน์ให้ตนเองหรือผู้อื่น

(2) การดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ ผู้จัดการ หรือเป็นผู้ถือหุ้นสำคัญในกิจการที่เป็นคู่สัญญากับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ หรือกิจการที่มีลักษณะเป็นการแข่งขันกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เว้นแต่การดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ ผู้จัดการ หรือตำแหน่งการบริหารอื่นที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมอบหมายเป็นลายลักษณ์อักษร

(3) การมีบุคคลในครอบครัวเป็นผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการผู้จัดการหรือเป็นผู้ถือหุ้นเสียงข้างมากในกิจการที่เป็นคู่สัญญากับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ



ข้อ 4 การรับหรือการให้ของขวัญในกรณีดังต่อไปนี้ ให้ถือเป็นความขัดแย้งทางผลประโยชน์

(1) การรับของขวัญจากบุคคลอื่นซึ่งมิใช่ญาติ หรือบุคคลในครอบครัวที่ไม่เป็นไปตามปกติประเพณีนิยม หรือที่มีราคาหรือมูลค่าเกินกว่าสามพันบาท กรณีมีความจำเป็นต้องรับของขวัญไว้ เพื่อรักษาไมตรี มิตรภาพ หรือความสัมพันธ์อันดี ผู้รับต้องแจ้งข้อเท็จจริงในแบบรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (เอกสารแนบ 1) ต่อผู้บังคับบัญชาทันทีที่สามารถกระทำได้ เพื่อให้คำวินิจฉัยว่ามีความเหมาะสมและสมควรที่จะให้รับของขวัญไว้เป็นสิทธิของตนหรือไม่ หากผู้บังคับบัญชานิติบัญญัติว่าไม่สมควร ก็ให้ส่งมอบของขวัญนั้นเป็นสิทธิขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

(2) การยินยอมหรือรู้เห็นเป็นใจให้บุคคลในครอบครัวของตนรับของขวัญที่มีราคาหรือมูลค่าเกินกว่าสามพันบาท จากผู้ใต้บังคับบัญชาหรือผู้ที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติหน้าที่ของตนเพื่อก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ให้ในกรณีที่บุคคลในครอบครัวของผู้ปฏิบัติงาน ได้รับของขวัญไว้ก่อนแล้ว แต่ผู้ปฏิบัติงานได้ทราบในภายหลัง ให้ดำเนินการตามข้อ 5(1) หรือ ข้อ 7 แล้วแต่กรณี

(3) การให้ของขวัญที่มีราคาหรือมูลค่าเกินกว่าสามพันบาทแก่ผู้บังคับบัญชา หรือบุคคลในครอบครัวของผู้บังคับบัญชา

ทั้งนี้ การรับหรือการให้ของขวัญตาม (1) ถึง (3) ถ้าเป็นไปตามประเพณีนิยมและมีราคาหรือมูลค่าไม่เกินกว่าสามพัน ให้สามารถกระทำได้

(4) พนักงานผู้ใดมีการกระทำที่เป็นความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ให้พนักงานผู้นั้นเปิดเผยข้อเท็จจริงต่อผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้นจนถึงผู้อำนวยการทันทีที่สามารถกระทำได้ตามแบบรายงานความขัดแย้ง ทางผลประโยชน์ (เอกสารแนบ1) และให้พนักงานผู้นั้นขอถอนตัวจากการเป็นกรรมการหรือการมีส่วนร่วมในกิจกรรมนั้นๆ

ข้อ 5 ผู้ปฏิบัติงานถือปฏิบัติในเรื่องเกี่ยวกับความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ดังนี้

(1) สอดส่องดูแลและจัดการแก้ปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์ที่อาจเกิดขึ้นระหว่าง ผู้ปฏิบัติงานกับองค์การ รวมทั้งดูแลการใช้ทรัพย์สินขององค์การให้เป็นไปโดยถูกต้อง และมุ่งประโยชน์ขององค์การเป็นหลัก

(2) ปฏิบัติหน้าที่เพื่อผลประโยชน์สูงสุดขององค์การไม่แสวงหาผลประโยชน์ส่วนตัว

(3) ไม่อาศัยหรือยอมให้ผู้อื่นอาศัยตำแหน่งหน้าที่ของตนเองไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อมหาผลประโยชน์จากองค์การเพื่อตนเองหรือผู้อื่น

(4) รักษาความลับของลูกค้ำและขององค์การ รวมถึงไม่นำความลับไปใช้เพื่อประโยชน์ของตนเองหรือผู้อื่น

(5) ไม่ยอมให้ประโยชน์ส่วนตัว หรือประโยชน์ของบุคคลที่มีความสัมพันธ์กับตนเองขัดแย้งกับผลประโยชน์ขององค์การ

(6) ต้องเปิดเผยในเรื่องผลประโยชน์ซึ่งตนเองมีในองค์การใด หรือธุรกรรมใดที่จะขัดแย้งกับผลประโยชน์ขององค์การ และไม่เข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องในการตัดสินใจเกี่ยวกับกิจกรรมที่ตนเองมีผลประโยชน์อยู่ด้วย

(7) ไม่กระทำการใด ๆ ไม่ว่าจะทางตรงหรือทางอ้อมในการดำเนินงานหรือปฏิบัติงานตามนโยบายของรัฐบาลทุก ๆ โครงการโดยมุ่งผลประโยชน์ของตนเองหรือผู้ร่วมงานมากกว่าผลประโยชน์ของประชาชนผู้ใช้บริการรถโดยสารและผู้เข้าร่วมโครงการตามนโยบายของรัฐบาล

(8) ไม่กระทำการใด ๆ ไม่ว่าจะทางตรงหรือทางอ้อมในขบวนการจัดซื้อ จัดหา จัดจ้าง ตามระเบียบว่าด้วยการพัสดุ ซึ่งเป็นความขัดแย้งทางผลประโยชน์

(9) ต้องให้ข้อมูลถูกต้อง ชัดเจน ครบถ้วนแก่คู่ค้ำหรือลูกค้ำด้วยวิธีที่เปิดเผยและให้โอกาสลูกค้ำหรือคู่ค้ำเท่าเทียมกัน

(10) รับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะใดๆ ที่ลูกค้ำหรือคู่ค้ำร้องเรียนหรือแนะนำเพื่อปรับปรุงแก้ไขที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติงาน

ข้อ 6 ผู้บังคับบัญชาต้องไม่แต่งตั้ง หรือมอบหมายผู้ที่อาจจะมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์เป็นคณะกรรมการ คณะทำงาน หรือเป็นผู้พิจารณา หรือเกี่ยวข้องกับการให้ข้อมูลให้ความเห็นหรือมีอำนาจสั่งการในเรื่องนั้น

ข้อ 7 ให้ผู้อำนวยการและพนักงานปฏิบัติงานทุกคนจัดทำรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (เอกสารแนบ) เป็นประจำในเดือนธันวาคมของทุกปี หรือเมื่อได้รับตำแหน่งใหม่ หรือเมื่อมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์เกิดขึ้นระหว่างปี



รายงานของผู้อำนวยการให้นำเสนอต่อคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ สำหรับพนักงานให้นำเสนอต่อผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้น จนถึงผู้อำนวยการ และให้รองผู้อำนวยการ ผู้อำนวยการสำนัก / ผู้อำนวยการเขต เป็นผู้เก็บรักษารายงานดังกล่าวไว้ อย่างน้อย 2 ปี

ข้อ 8 การใช้แบบรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ให้ดำเนินการ ดังนี้

(1) ให้พนักงานทุกคนรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์เป็นรายบุคคลตามแบบรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (เอกสารแนบ 1)

(2) ให้รองผู้อำนวยการ/ ผู้อำนวยการสำนัก / ผู้อำนวยการเขตจัดทำสรุปรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของพนักงานทุกคนในสังกัด ตามแบบรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ สำหรับพนักงานสังกัด ผู้อำนวยการให้จัดทำสรุปรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์เสนอผู้อำนวยการ

ข้อ 9 ในกรณีที่มีปัญหาเกี่ยวกับการปฏิบัติตามระเบียบนี้ ให้ผู้อำนวยการเป็นผู้วินิจฉัยและให้ถือคำวินิจฉัยของผู้อำนวยการเป็นที่สุด ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ให้ไว้ ณ วันที่ 30 เมษายน 2553



(นาย โอลาส เพ็ชรมูณี)

ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ฝ่ายบริหาร

สำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน



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

By the virtue of thr 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

"ralative" 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 positons assigned in written from by the Bangkok Mass Transit Authority.



(3) To have member of the family in the position of managing director, manager or major shareholder in the business that is a contract partner with the Bangkok Mass Transit Authority.

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

(1) To receive a gift which is not for usual or traditional occasion or worth more than three thousand baht from person who is not a relative or member of the family. In case that it is necessary to receive such gift for goodwill or maintaining a good relationship, the receiver must notify the fact in the report form for conflict of interest (Attachment 1) to his/her superior as soon as possible. The superior will judge whether it is appropriate to receive such gift as a personal gift. If the superior judges that it is not appropriate, that gift must be handed to the Bangkok Mass Transit Authority.

(2) To consent or agree that a member of the family receive a gift worth more than three thousand baht from subordinate or work related person for the interest of the giver. In case that a family member of the officer has already received such gift, and the officer knows that later, it should be proceeded according to item (4) or item 7 as the case may be.

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

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

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

(1) To inspect and solve the conflict of interest problem which may occur between an officer and the organization, and to oversee the use of the organization's property correctly and mainly for the benefit of the organization.

(2) To perform duty for the must interest of the organization, not seeking for personal interest.

(3) Do not use or allow other to use one's own position directly or indirectly for seeking the interest from the organization.

(4) To keep secrets of customer and the organization, do not use such secret for the benefit of oneself or others.

(5) Do not allow personal interest or interest of related person in conflict with the organization's interest.

(6) To reveal one's own interest in any organization or any legal deed which will be in conflict with the organization's interest.

(7) Do not work, take any action, directly or indirectly, in every government's project for personal or co-worker's interest more than the interest of people who use bus service and the person participating in the project according to the government's policy.

(8) Do not take any action, directly or indirectly, on purchasing process, procurement, contract for service which will be conflict of interest.

(9) To openly provide correct, direct and full information to trading partner or customer and give a chance to trading partner or customer equally.

(10) To listen to any work-related opinion, suggestion which trading partner or customer complains or suggests in order to improve of correct it.



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

Item 7 Every director and employee has to make a report for conflict of interest (Attachment 1) in December annually, or when having been appointed in new position or a conflict of interest case occurred during the year. The director's report must be oresented 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/ bireau director/zone director must keep the said report for 2 years at least.

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

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

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

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

Given on 30 April 2010

(Mr. Opas Petmune)
Director of the Bangkok Mass Transit Authority

Administration Department
Internal Control and Risk Management Bureau



รายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ประกอบด้วยผู้ทรงคุณวุฒิ และมีประสบการณ์ด้านการเงิน กฎหมาย และการบริหารองค์การ จำนวน 3 ท่าน คือ นางสาวสุทธิรัตน์ รัตนโชติ เป็นประธานกรรมการ พลเอก วราห์ บุญญะสิทธิ์ และ รศ.คณิต วัฒนวิเชียร เป็นกรรมการตรวจสอบ โดยมีผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบทำหน้าที่เป็นเลขานุการ คณะกรรมการตรวจสอบปฏิบัติหน้าที่ตามขอบเขตอำนาจหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ ภายใต้ระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ และหน่วยตรวจสอบภายในของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ.2555 คู่มือการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง และกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ โดยมีนโยบายเน้นการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และการมีระบบการตรวจสอบภายในที่ดี ซึ่งในปีงบประมาณ 2560 คณะกรรมการตรวจสอบมีการประชุม 5 ครั้ง โดยได้มีการหารือร่วมกับฝ่ายบริหาร เจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายใน และผู้สอบบัญชีในเรื่องที่เกี่ยวข้อง สรุปสาระสำคัญในการปฏิบัติหน้าที่ได้ดังนี้

1. การสอบทานรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานรายงานงบการเงินประจำปี 2559 และงบการเงินรายไตรมาส ปีงบประมาณ 2560 รวมทั้งพิจารณาผลการดำเนินงาน และประมาณการเงินสดรับ-จ่าย และผลวิเคราะห์การดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นรายเดือน โดยพิจารณากระบวนการจัดทำรายงานทางการเงิน และการเปิดเผยข้อมูล เพื่อให้มั่นใจว่ารายงานทางการเงินได้จัดทำอย่างครบถ้วน ถูกต้อง น่าเชื่อถือ เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชี

2. การสอบทานการบริหารความเสี่ยง ประสิทธิภาพของระบบการควบคุมภายใน และกระบวนการกำกับดูแลที่ดี

คณะกรรมการตรวจสอบโดยสำนักตรวจสอบ ได้สอบทานกระบวนการจัดทำรายงานการควบคุมภายในตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน ว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานการควบคุมภายใน พ.ศ.2544 ข้อ 6 พร้อมทั้งติดตามผลการปรับปรุงการควบคุมภายในที่ได้จากการประเมินตนเองของหน่วยงานย่อย รวมทั้งสอบทานและให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการปฏิบัติงานตามระบบงาน ระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจการขององค์การ เช่น การแก้ไขปัญหาการขาดอัตราค่าจ้างพนักงานขับรถ ระบบคดีและติดตามหนี้สิน ระบบควบคุมสวัสดิการ การจัดซื้อ-จัดจ้าง ระบบควบคุมพัสดุน้ำมัน ระบบพัสดุอะไหล่ การดำเนินการด้านอุบัติเหตุ การกำกับดูแลรถเอกชนร่วมบริการ การซ่อมบำรุงรักษารถยนต์โดยสาร เป็นต้น

3. การกำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทาน และอนุมัติกฎบัตรสำนักตรวจสอบ เพื่อพิจารณาความเหมาะสมของหน้าที่ และความรับผิดชอบ ขอบเขตการปฏิบัติงาน สิทธิ และความเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่ ของเจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายใน อนุมัติแผนการตรวจสอบเชิงกลยุทธ์ (Strategic Audit Plan) ปี 2561 - 2565 แผนการตรวจสอบประจำปี (Audit Plan) ประจำปี 2561 ประกอบด้วย แผนการปฏิบัติงาน งบประมาณประจำปี และแผนพัฒนาบุคลากร สอบทานคู่มือการปฏิบัติงานการตรวจสอบภายใน ปี 2560 สำหรับด้านการเสริมสร้างความมั่นใจในงานตรวจสอบภายใน จัดให้มีการประเมินคุณภาพงานตรวจสอบภายใน และจัดทำแผนเพื่อปรับปรุงการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน ติดตามความคืบหน้าตามแผนปฏิบัติงาน นอกจากนี้ส่งเสริมและสนับสนุนให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายในได้รับการพัฒนาความรู้ในงานตรวจสอบภายในอย่างต่อเนื่อง

4. การหารือร่วมกับผู้สอบบัญชี

คณะกรรมการตรวจสอบได้ประชุมหารือร่วมกับผู้สอบบัญชี ในประเด็นเกี่ยวกับแนวทางการตรวจสอบของผู้สอบบัญชี ข้อสังเกตจากการตรวจสอบงบการเงิน ปัญหาหรืออุปสรรคในการปฏิบัติงานตรวจสอบ รายการปรับปรุงบัญชีที่มีสาระสำคัญที่พบจากการตรวจสอบ ประเด็นที่อาจเกิดการทุจริตหรือการกระทำผิดกฎหมาย และประเด็นอื่นๆ ที่ตรวจพบจากการตรวจสอบงบการเงินแต่ไม่ได้ออกรายงานเป็นข้อสังเกต

5. การสอบทานรายงานผลการตรวจสอบความขัดแย้งทางผลประโยชน์

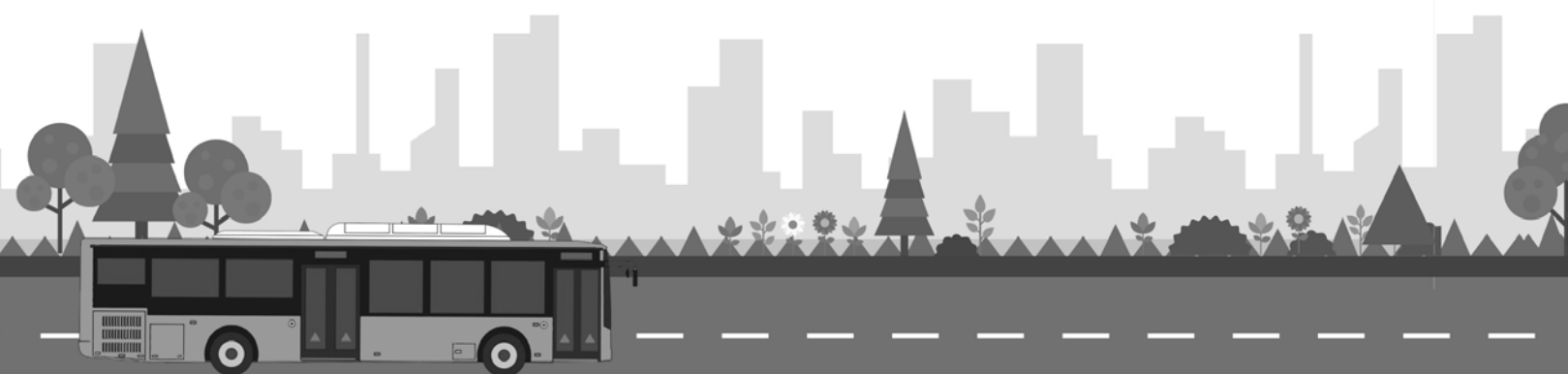
คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานรายงานผลการตรวจสอบการจัดทำรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของพนักงาน เขตการเดินรถที่ 1-8 และสำนักงานใหญ่ โดยไม่พบว่ามี ความขัดแย้งทางผลประโยชน์

6. การรักษาคุณภาพของคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบมีการปฏิบัติตามกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบ และมีการประเมินผลการปฏิบัติงาน โดยประเมินผลงานของคณะกรรมการตรวจสอบแบบรายบุคคล ตามแนวทางปฏิบัติสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ ที่กำหนดโดยกระทรวงการคลัง และรายงานผลการประเมินต่อคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ

7. ค่าตอบแทนผู้สอบบัญชี

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



Audit Committee's Report

The Committee to Inspect State Enterprises for the Bangkok Mass Transit Authority comprises three eminent persons with experiences in finance, law and organizational management, namely Miss.Suttirat Rattanachot, Committee Chair, Lt.Gen.Varah Boonyasit and Assoc.Prof. Khanit Wattanawichian 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 2017, the Committee held five 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 2016 and quarterly financial statements of fiscal year 2017 as well as consideration of performance, estimated cash receivables-payables and analysis of Bangkok Mass Transit Authority's performance on a monthly basis. The consideration was based on financial reports and disclosure of information to ensure that all the financial reports have been prepared in a complete, accurate, reliable manner and in compliance with accepted accounting standards.

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

The Audit Committee, by Audit Bureau, has conducted verification of report preparation for internal control according to the Regulations of the State Audit Committee on Internal Control Standardisation B.E. 2544 (2001) Clause 6. The Committee also monitored the improved internal control relating to operation compliance with operation system, rules, regulations, and applicable laws in connection with BMTA administration. This included the solution of driver personnel shortage, Lawsuit system and debt monitoring, welfare control system, procurement, inventory control system, fuel, parts inventory system, accident related operations, supervision of private joint bus operation,

3. Administering internal oversight

The Committee vetted and approved the Audit Department's Charter to improve its duties and responsibilities, scope of work, rights and independence. It also approved the Strategic Audit Plan for 2018-2022 and the Annual Audit Plan for 2018 which included the work plan, annual budget and personnel development plan. The Handbook for Internal Audit 2017 was also reviewed to build confidence in internal auditing. In addition, an evaluation of the quality of internal auditing as held and a Work Plan to improve internal auditing was drafted as well as its follow-up. Moreover, the continuous development of skills of the internal audit officials was also promoted and supported.

4. Consultation with the Certified Accountant

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

5. Checking the report on conflict of interests

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

6. Maintaining the Committee's Quality management

The Committee abided by the Charter of the Committee and also self-evaluated the work of the Individual Committee according to the guidelines set by the Committee to Inspect State Enterprises, Ministry of Finance, and reported the evaluation result to the BMTA Board of Directors.

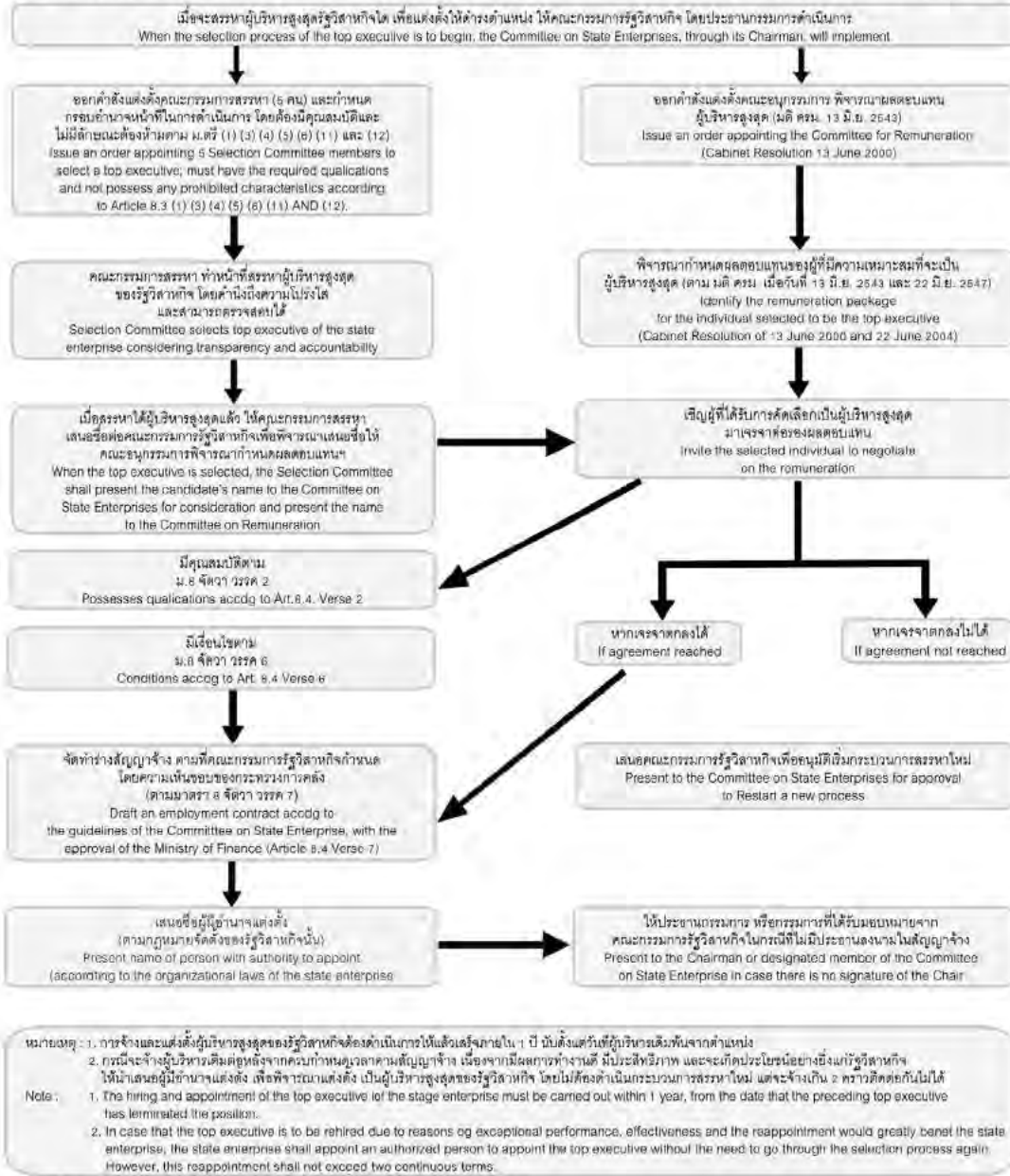
7. Remuneration for the Certified Accountant

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



รายงานคณะกรรมการสรรหา Report of the Selection Committee

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



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



องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2560

Bangkok Mass Transit Authority Statement of Financial Position As of 30 September 2017

	หมายเหตุ / Remarks	หน่วย : บาท / Unit : Baht	
		2560 / 2017	2559 / 2016
สินทรัพย์ / Assets			
สินทรัพย์หมุนเวียน / Current assets			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด / cash and cash equivalent	5.1	1,582,259,052.28	1,021,385,434.42
ลูกหนี้การค้า / Account receivable	5.2	134,255,574.95	36,047,072.64
ลูกหนี้อื่น / Other receivable	5.3	4,212,009,144.38	4,320,239,539.27
ลูกหนี้พนักงานพ้นสภาพ / Receivable from dismissed employee	5.4	1,409,545.61	6,556,900.95
พัสดุดคงเหลือ / Retained material	5.5	24,628,805.32	24,117,367.26
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น / Other current assets	5.6	163,433,541.45	155,950,904.32
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน / Total current assets		6,117,995,663.99	5,564,297,218.86
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน / Non-current assets			
เงินให้กู้ยืมระยะยาว / Long term loan	5.7	3,333,227.21	3,333,227.21
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ / Property, plant and equipment - net	5.8	1,798,023,459.38	2,150,089,901.39
สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง / Assets during construction	5.9	139,824,700.00	118,203,200.00
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น / Other non- current assets	5.10	68,018,719.94	144,819,332.08
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน / Total non-current assets		2,009,200,106.53	2,416,445,660.68
รวมสินทรัพย์ / Total assets		8,127,195,770.52	7,980,742,879.54

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้
Remark are the intergral part of this Financial statement



องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2560

Bangkok Mass Transit Authority Statement of Financial Position As of 30 September 2017

		หน่วย : บาท / Unit : Baht	
	หมายเหตุ / Remarks	2560 / 2017	2559 / 2016
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น / Liabilities and Capital			
หนี้สินหมุนเวียน / Current liability			
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น ๆ / Account payable and others	5.11	706,874,884.56	3,010,469,083.85
ส่วนของหนี้สินระยะยาวส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน1ปี / Long-term payable within 1 year	5.12	23,335,250,000.00	10,169,300,000.00
เงินกู้ยืมระยะสั้น / Short-term loan	5.13	2,962,300,000.00	8,149,280,000.00
ดอกเบี้ยค้างจ่าย / Accrued interest		922,962,601.43	866,065,241.60
หนี้สินหมุนเวียนอื่น / Other current liability	5.14	783,177,022.09	1,357,005,475.44
รวมหนี้สินหมุนเวียน / Total current liability		28,710,564,508.08	23,552,119,800.89
หนี้สินไม่หมุนเวียน / Non-current liability			
เงินกู้ยืมระยะยาว / Long term loan	5.15	71,814,698,889.98	72,226,880,000.00
รายได้รอการรับรู้ / Deferred income	5.16	143,757,718.83	245,949,645.22
ประมาณการหนี้สินระยะยาว / Estimated long-term liability	5.17	4,400,404,993.00	4,342,587,554.00
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน / Employee benefit obligation	5.18	1,463,629,733.08	1,470,267,984.34
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น / Other non-current assets	5.19	565,926,525.82	219,589,875.42
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน / Total non-current assets		78,388,417,860.71	78,505,275,058.98
รวมหนี้สิน / Total liability		107,098,982,368.79	102,057,394,859.87
ส่วนของผู้ถือหุ้น / Capital			
ทุนรับจากงบประมาณ / Budgetary capital		11,370,900,237.81	11,348,963,737.81
ทุนจากการรับโอนกิจการ บมส. / Business capital surplus		189,723,158.13	189,723,158.13
ส่วนเกินทุนจากการรับบริจาค / Donated capital surplus	5.20	9,488,130.28	9,765,284.12
ส่วนเกินทุนจากการเพิ่มทรัพย์สิน / Assets surplus		8,278,582.57	8,278,582.57
ขาดทุนสะสม / Deficit		(110,550,176,707.06)	(105,633,382,742.96)
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น / Total capital		(98,971,786,598.27)	(94,076,651,980.33)
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น / Total liability and capital		8,127,195,770.52	7,980,742,879.54

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้
Remark are the intergral part of this Financial statement



องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับสิ้นสุด วันที่ 30 กันยายน 2560

Bangkok Mass Transit Authority Profit and Loss Statement As of 30 September 2017

หน่วย : บาท / Unit : Baht			
	หมายเหตุ / Remarks	2560 / 2017	2559 / 2016
รายได้ / Revenue			
รายได้จากการเดินรถ / Revenue from bus operation	5.21.1	6,981,508,699.23	7,149,906,102.86
รายได้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะ / Revenue from public service subsidy		809,772,616.00	886,020,282.98
รายได้อื่น / Others	5.21.2	322,792,967.04	273,031,782.45
รวมรายได้ / Total Revenue		8,114,074,282.27	8,308,958,168.29
ค่าใช้จ่าย / Expense			
ต้นทุนในการเดินรถ / Bus operation overhead	5.22.1	8,304,460,118.72	8,060,346,783.37
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร / Administration overhead	5.22.2	1,632,634,774.97	2,171,368,583.45
ค่าใช้จ่ายอื่น / Others		203,498,121.04	1,949,310.60
ต้นทุนทางการเงิน / Financial cost		2,890,275,231.64	2,877,519,652.05
รวมค่าใช้จ่าย / Total expense		13,030,868,246.37	13,111,184,329.47
ขาดทุนสำหรับปี / Total loss for the period		(4,916,793,964.10)	(4,802,226,161.18)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น / Other profit and loss		-	-
ขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับงวด / Profit and loss for the period		(4,916,793,964.10)	(4,802,226,161.18)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้
Remark are the intergal part of this Financial statement



องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนกองทุน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2560

Bangkok Mass Transit Authority Statement of changes in Capital As of 30 September 2017

	หน่วย : บาท / Unit : Baht					
	ทุน / Capital		ส่วนเกินทุนจากการ / Capital surplus from		ขาดทุนสะสม / Accumulated deficit	รวมส่วนของทุน / Total capital
	งบประมาณ / Budget	รับโอนกิจการ บมส. / Business	รับบริจาค / Donation received	เพิ่มทรัพย์สิน / Assets surplus		
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ต.ค. 2558 Beginning balance as of 1 October 2015	11,241,089,687.81	189,723,158.13	10,080,201.53	8,278,582.57	(100,831,156,581.78)	(89,381,984,951.74)
เงินรับจากงบประมาณ Money received the budget	107,874,050.00	-	-	-	-	107,874,050.00
รับรู้รายได้จากส่วนเกินทุนจากการรับบริจาค Recognized revenue from donation surplus	-	-	(19,273.53)	-	-	(19,273.53)
ค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์รับบริจาค Depreciation of donated assets	-	-	(295,643.88)	-	-	(295,643.88)
ขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปี 2559 Net loss year 2016	-	-	-	-	(4,802,226,161.18)	(4,802,226,161.18)
ยอดคงเหลือปลายงวด ณ วันที่ 30 ก.ย. 2559 Ending balance as of 30 September 2016	11,348,963,737.81	189,723,158.13	9,765,284.12	8,278,582.57	(105,633,382,742.96)	(94,076,651,980.33)
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ต.ค. 2559 Beginning balance as of 1 October 2016	11,348,963,737.81	189,723,158.13	9,765,284.12	8,278,582.57	(105,633,382,742.96)	(94,076,651,980.33)
เงินรับจากงบประมาณ Money received the budget	21,936,500.00	-	-	-	-	21,936,500.00
รับรู้รายได้จากส่วนเกินทุนจากการรับบริจาค Recognized revenue from donation surplus	-	-	(277,153.84)	-	-	(277,153.84)
ค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์รับบริจาค Depreciation of donated assets	-	-	-	-	-	-
ขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปี 2560 Net loss year 2017	-	-	-	-	(4,916,793,964.10)	(4,916,793,964.10)
ยอดคงเหลือปลายงวด ณ วันที่ 30 ก.ย. 2560 Ending balance as of 30 September 2017	11,370,900,237.81	189,723,158.13	9,488,130.28	8,278,582.57	(110,550,176,707.06)	(98,971,786,598.27)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้
Remark are the intergral part of this Financial statement



องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ งบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2560

Bangkok Mass Transit Authority Cash flow Statement As of 30 September 2017

	หน่วย : บาท / Unit : Baht	
	2560 / 2017	2559 / 2016
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน / Cash flow from operation		
ขาดทุนสำหรับงวด / Loss for the year	(4,916,793,964.10)	(4,802,226,161.18)
รายการปรับปรุงยอดขาดทุนสำหรับงวดเป็นเงินสดรับ (จ่าย) จากกิจกรรมดำเนินงาน / Adjustments net profit to cash receivable (payable) from operation		
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย / Depreciation & Amortization	143,738,836.31	145,917,756.04
รับรู้รายได้จากส่วนเกินทุนจากการรับบริจาค / Realized revenue from capital surplus from donation		(19,273.53)
ปรับปรุงรายการสินทรัพย์ถาวรไปเป็นค่าใช้จ่ายสินทรัพย์ต่ำกว่า 10,000.-บาท / Improve asset permanent to cost asset less than 10,000 baht		9,400.00
หนี้สงสัยจะสูญ / Doubtful accounts	50,211,712.85	576,630,566.40
ขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์ถาวร / Loss from fixed asset sale	203,468,970.38	1,851,616.95
หนี้สูญ / Bad debts	4,738,296.51	8,402,430.44
ภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงาน / Employee benefits obligation	164,866,278.82	171,458,931.57
ดอกเบี้ยรับ / Interest receivable	(20,354,804.42)	(13,651,278.99)
ต้นทุนทางการเงิน / Financial cost	2,890,275,231.64	2,877,519,652.05
ขาดทุนจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน / Operation loss before change in assets and operation debt	(1,479,849,442.01)	(1,034,106,360.25)
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน / Change in assets and operation debt		
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง / Operation assets (increase) decrease		
ลูกหนี้การค้า / Account receivable	(137,139,249.58)	(72,720,746.53)
ลูกหนี้อื่น / Other receivable	103,974,007.13	292,903,913.91
ลูกหนี้พนักงานพ้นสภาพ / Receivable from dismissed employee	(1,693,163.88)	(10,857,258.67)
พัสดุคงเหลือ / Retained material	(511,438.06)	1,314,063.76
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น / Other current assets	(7,482,637.13)	(8,365,900.14)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น / Other non-current assets	76,800,612.14	(19,719,032.51)
การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง) / Operation liability (increase) decrease		
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นๆ / Account payable and others	(2,303,594,199.29)	(173,360,081.12)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น / Other current liability	(573,828,453.35)	190,299,661.02
รายได้รอการรับรู้ / Deferred income	(102,211,080.16)	(103,865,492.69)
ประมาณการหนี้สินระยะยาว / Estimated long-term liability	57,817,439.00	93,670,316.00
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น / Other non-current liability	175,147,120.32	(148,700,456.86)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงาน / Net cash used in operation activities	(4,192,570,484.87)	(993,507,374.08)



องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ งบกระแสเงินสด (ต่อ) สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2560

Bangkok Mass Transit Authority Cash flow Statement (Continued) As of 30 September 2017

	หน่วย : บาท / Unit : Baht	
	2560 / 2017	2559 / 2016
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน / Cash flow from operation		
เงินรับจากเงินลงทุนระยะสั้น / Short-term investment receivable	-	-
เงินรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์ / Sale of property receivable	32,376,785.05	1,202,584.24
เงินจ่ายซื้ออาคารและอุปกรณ์ / Building and equipment payable	(27,776,149.80)	(15,585,405.94)
ดอกเบี้ยรับ / Interest receivable	15,432,449.31	4,463,897.71
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน / Net cash provided by (used in) investing activities	20,033,084.56	(9,918,923.99)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน / Cash flow from financing activities		
เงินรับจากเงินกู้ยืมธนาคารระยะสั้น / Short-term loan receivable	4,130,360,000.00	8,345,780,000.00
เงินรับจากเงินกู้ยืมธนาคารระยะยาว / Long-term loan receivable	12,237,689,000.00	8,167,500,000.00
เงินรับจากการออกพันธบัตรระยะยาว / Long-term bond issuance receivable	10,863,660,000.00	11,595,500,000.00
เงินจ่ายชำระหนี้กู้ยืมธนาคารระยะสั้น / Short-term loan payable	(9,317,340,000.00)	(10,442,400,000.00)
เงินจ่ายชำระหนี้กู้ยืมระยะยาวก่อนครบกำหนดชำระ / Long-term loan payment prior to the due date	(178,280,110.02)	
เงินจ่ายชำระส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี / Long term payable within 1 year	(10,169,300,000.00)	(13,046,500,000.00)
เงินจ่ายชำระดอกเบี้ยเงินกู้ยืม / loan interest payable	(2,833,377,871.81)	(2,853,844,027.47)
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงิน / Net cash provided by by financing activities	4,733,411,018.17	1,766,035,972.53
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดสุทธิเพิ่มขึ้น (ลดลง) / Net increase (decrease) in cashheld	560,873,617.86	762,609,674.46
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นปี / Cash and cash equivalent at the beginning of the year	1,021,385,434.42	258,775,759.96
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นปี / Cash and cash equivalent at the end of the year	1,582,259,052.28	1,021,385,434.42

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้
Remark are the intergral part of this Financial statement



องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ รายได้จากการเดินรถ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2560 และ 2559

Bangkok Mass Transit Authority Income From Bus Operation As of 30 September 2017 and 2016

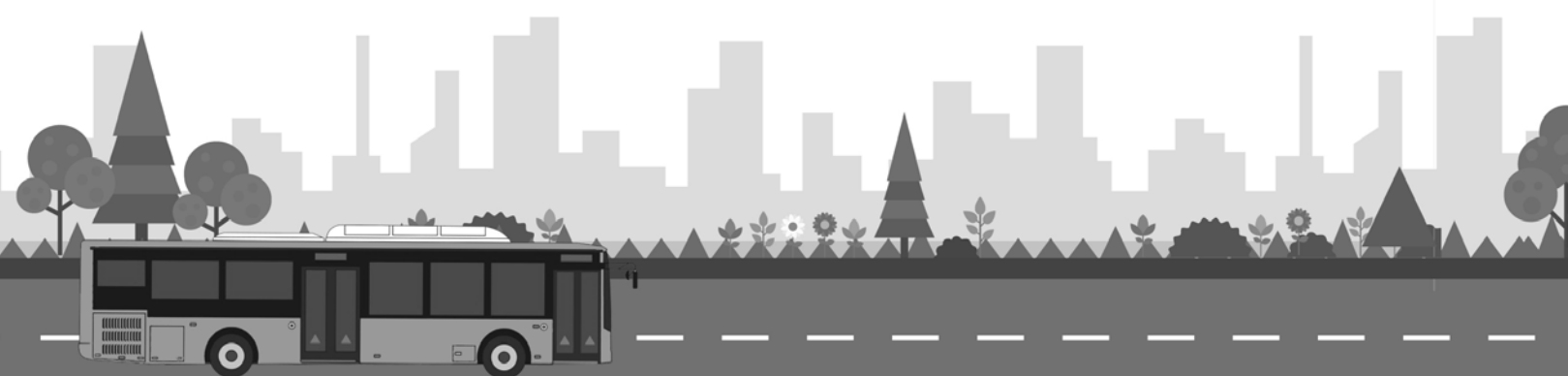
	หน่วย : บาท / Unit : Baht	
	2560 / 2017	2559 / 2016
รายได้จากการจำหน่ายตั๋วรถโดยสาร / Income from bus fare	2,977,311,131.50	3,176,345,647.50
รายได้ครอบครัวสุขสันต์ / Happy Family Income	31,214,103.60	32,276,933.00
รายได้ค่าโดยสารรัฐรับภาระ / Income from fare government subsidy	3,297,700,802.28	3,189,458,612.07
รายได้จากการจำหน่ายบัตรเดือน / Income from monthly pass	14,940,045.00	15,500,005.00
รายได้จากการจำหน่ายตั๋วคูปอง / Income from coupon sale	124,525,380.00	129,868,242.00
ส่วนแบ่งค่าโดยสารรถร่วมบริการ / Share from fare of private joint bus	131,049,616.27	472,883,101.02
ส่วนแบ่งค่าโดยสารรถเมล์เล็ก / Share from fare of minibus	43,712,380.92	23,679,800.40
ส่วนแบ่งค่าโดยสารรถหมวด 4 (รถในซอย) / Share from fare type 4 shuttles in Sois	7,440,301.50	7,794,184.60
ส่วนแบ่งค่าโดยสารรถตู้ / Share from fare of vans	70,642,256.16	73,861,433.27
รายได้จากการขายตั๋วให้รถร่วมบริการและรถเมล์เล็ก / Share from fare of vans	-	-
รายได้จากการให้เช่ารถเหมาคัน / Income from tickets sold to private joint bus and minibus	282,972,682.00	28,238,144.00
รวมรายได้จากการดำเนินงาน / Income from bus rental	6,981,508,699.23	7,149,906,102.86
รายได้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะ / Total operation income	809,772,616.00	886,020,282.98



องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ รายได้อื่น สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2560 และ 2559

Bangkok Mass Transit Authority Others Income As of 30 September 2017 and 2016

	หน่วย : บาท / Unit : Baht	
	2560 / 2017	2559 / 2016
รายได้ค่าปรับผิดสัญญาต่าง ๆ / Contract indemnity receivable	33,299,440.05	40,576,935.14
รายได้ดอกเบี้ยรับ / Interest receivable	20,354,804.42	13,651,278.99
รายได้ส่วนลดรับ / Discount receivable	4,202,100.00	3,619,818.52
รายได้จากการให้สิทธิโฆษณา / Income from advertisement copyright	88,924,473.14	84,171,984.00
รายได้จากการขายวัสดุและครุภัณฑ์ / Income from material and durable goods sale	3,320,567.81	3,189,251.92
รายได้จากการรับบริจาค / Revenue from donation	101,988,851.39	103,861,474.30
รายได้อื่น ๆ / Others	70,702,730.23	23,961,039.58
รวม / Total	322,792,967.04	273,031,782.45



องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ค่าใช้จ่ายในการเดินรถ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2560 และ 2559

Bangkok Mass Transit Authority Bus Operation Expenses As of 30 September 2017 and 2016

หน่วย : บาท / Unit : Baht		
	2560 / 2017	2559 / 2016
เงินเดือนและผลประโยชน์ตอบแทน / Salary and Fringe Benefits	3,489,840,896.65	3,308,926,726.49
สวัสดิการพนักงาน / Employee welfare	322,679,753.21	320,361,547.04
เงินบำนาญพนักงาน / Pension Fund	316,779,639.89	344,475,230.10
เงินกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ / Provident fund	106,112,277.46	99,409,892.51
เงินชดเชยเกษียณก่อนกำหนด / Early retirement compensation	-	-
ค่าใช้จ่ายในการเดินรถโดยตรง / Direct bus operation expense		
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น / Fuel and lubricants	1,687,778,802.37	1,524,491,904.94
ค่าเช่ารถยนต์โดยสาร / Bus rental	153,310,829.83	143,910,087.75
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับรถPBC / PBC bus expense	-	-
ค่าตอบแทนจากการจำหน่ายตั๋วรถโดยสารและตั๋วคูปอง / Remuneration from coupon and bus tickets sale	5,676,940.50	5,908,516.09
ค่าแก๊ส / Gasoline	352,808,700.96	374,299,955.97
ค่าพิมพ์ตั๋วรถโดยสารและคูปอง / Coupon and BMTA tickets printing cost	6,718,808.99	7,309,099.44
ค่าภาษีต่อทะเบียนรถ / Vehicle registration tax renewal	7,439,396.49	7,290,393.51
ค่าประกันภัย / Insurance	65,284,736.79	69,791,368.71
ค่าเสียหายอุบัติเหตุ / Accident	474,702.00	580,223.45
ค่าจัดระบบคุณภาพมาตรฐาน ISO 9002 / ISO 9002 Standard set up cost	2,106,622.97	1,491,184.37
ค่าผ่านทางด่วน / Tollway	95,053,890.00	91,737,250.00
ค่าเสื่อมราคา / Depreciation	95,696,877.79	101,598,033.34
ดอกเบี้ยจ่ายหนี้เกินกำหนด(น้ำมัน) / Interest expenses for overdue debt (fuel)	41,083,232.60	89,432,479.18
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ / Other expenses	3,845,589.15	3,843,608.83
รวม / Total	6,752,691,697.65	6,494,857,501.72



องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2560 และ 2559

Bangkok Mass Transit Authority Maintenance As of 30 September 2017 and 2016

	หน่วย : บาท / Unit : Baht	
	2560 / 2017	2559 / 2016
เงินเดือนและผลประโยชน์ตอบแทน / Salary and Fringe Benefits	34,783,796.38	38,446,579.67
สวัสดิการพนักงาน / Employee welfare	2,503,079.84	2,392,110.27
เงินบำเหน็จพนักงาน / Pension Fund	1,954,813.05	1,689,224.55
เงินกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ / Provident Fund	669,519.60	812,721.20
ค่าซ่อมบำรุงรถเก่าองค์การฯ / BMTA old buses maintenance cost	6,557,776.13	16,825,413.42
ค่าจ้างเหมาซ่อมรถยนต์โดยสารขององค์การฯ / Contract for service BMTA buses	1,215,205,514.46	1,208,995,787.25
ค่าจ้างเหมาซ่อมรถปรับอากาศใช้แก๊ส / Contract for service of air-conditioned buses using NGV	203,251,400.93	206,788,140.30
ค่ากม.เกินรถโดยสาร / Bus over-running fine	61,978,951.77	57,699,573.19
ดอกเบี้ยจ่ายหนี้เกินกำหนด(เหมาซ่อม) / Interest payable for overdue debt (contract for service)	24,863,568.91	31,839,731.80
รวม / Total	1,551,768,421.07	1,565,489,281.65



องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ค่าใช้จ่ายทั่วไปและบริหารกองปฏิบัติการเดินรถ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2560 และ 2559

Bangkok Mass Transit Authority General & Administrative Expenses of bus Operation Division As of 30 September 2017 and 2016

	หน่วย : บาท / Unit : Baht	
	2560 / 2017	2559 / 2016
เงินเดือนและผลประโยชน์ตอบแทน / Salary and Fringe Benefits	325,742,108.49	331,227,896.66
สวัสดิการพนักงาน / Employee welfare	40,377,151.33	40,151,519.64
เงินบำเหน็จพนักงาน / Pension Fund	40,675,182.97	42,831,984.32
เงินกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ / Provident Fund	17,263,316.20	18,156,190.60
เงินชดเชยเกษียณก่อนกำหนด / Early retirement compensation	-	-
ค่าซ่อมแซมทรัพย์สิน / Asset repair	5,172,941.62	4,510,053.75
ค่าใช้จ่ายทั่วไปและบริหาร / Administrative and general expense		
ค่าเช่าสถานที่ / Space rental	77,459,832.99	72,499,352.79
ค่าเช่าและใช้บริการเครื่องคอมพิวเตอร์ / Computer Service & Rental	646,564.58	602,421.01
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น / Fuel and lubricants	992,793.32	1,019,591.40
ค่าภาษีต่อทะเบียนรถ / Vehicle registration tax renewal	-	-
ค่ารักษาความปลอดภัย / Security service	25,189,144.68	25,152,537.98
ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์และวัสดุ / Stationary & material cost	3,787,658.40	3,590,467.30
ค่าประกันภัย / Insurance	205,511.00	163,337.00
ค่าเช่าท่าปล่อยรถ / Expenses on rented bus stations	1,011,479.80	1,038,983.95
ค่าไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์ / Electricity , water and telephone	20,776,378.41	21,639,175.14
หนี้สูญ / Bad debts	479,579.57	2,239,833.33
ค่าเสื่อมราคา / Depreciation	17,329,356.32	14,570,804.52
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ / Other Expenses	28,101,524.66	28,349,273.42
รวม / Total	605,210,524.34	607,743,422.81



องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ค่าใช้จ่ายทั่วไปและบริหารสำนักงานเขต สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2560

Bangkok Mass Transit Authority General & Administrative Expenses of Zone Office As of 30 September 2017 and 2016

	หน่วย : บาท / Unit : Baht	
	2560 / 2017	2559 / 2016
เงินเดือนและผลประโยชน์ตอบแทน / Salary and Fringe Benefits	331,987,645.62	335,623,478.32
สวัสดิการพนักงาน / Employee welfare	38,737,945.96	37,923,104.28
เงินบำเหน็จพนักงาน / Pension Fund	38,683,576.90	33,054,909.99
เงินกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ / Provident Fund	17,545,023.91	17,930,311.70
เงินชดเชยเกษียณก่อนกำหนด / Early retirement compensation	-	-
ค่าซ่อมแซมทรัพย์สิน / Asset repair	6,156,579.04	8,533,650.88
ค่าใช้จ่ายทั่วไปและบริหาร / Administrative and general expense		
ค่าเช่าสถานที่ / Space rental	5,607,648.00	5,680,043.97
ค่าเช่าและใช้บริการคอมพิวเตอร์ / Computer Service & Rental	2,059,913.15	2,277,738.01
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น / Fuel and lubricants	1,828,220.90	2,117,812.71
ค่าภาษีต่อทะเบียนรถ / Vehicle registration tax renewal	4,200.00	6,000.00
ค่าบริการความปลอดภัย / Security service	299,110.30	-
ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์และวัสดุ / Stationary & material cost	3,009,038.15	2,814,450.51
ค่าประกันภัย / Insurance	128,195.04	97,033.39
ค่าไฟฟ้า ประปา และค่าโทรศัพท์ / Electricity , water and telephone	3,027,539.63	3,306,454.92
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับคดี / Legal Expenditure	132,306.50	2,473,038.18
ค่าใช้จ่ายฝึกอบรมและดูงาน / Training Cost	997,758.15	1,046,443.12
หนี้สงสัยจะสูญ / Doubtful Accounts	3,016,610.26	4,186,643.65
หนี้สูญ / Bad debts	3,287,102.47	4,905,724.61
ค่าเสื่อมราคา / Depreciation Cost	24,158,725.11	24,146,836.50
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ / Other Expenses	20,769,037.15	17,983,779.67
รวม / Total	501,436,176.24	504,107,454.41



องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ค่าใช้จ่ายทั่วไปและบริหารสำนักงานใหญ่ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2560

Bangkok Mass Transit Authority General & Administrative Expenses of Zone Office As of 30 September 2017 and 2016

หน่วย : บาท / Unit : Baht		
	2560 / 2017	2559 / 2016
เงินเดือนและผลประโยชน์ตอบแทน / Salary and Fringe Benefits	288,410,542.27	317,218,318.08
สวัสดิการพนักงาน / Employee welfare	38,377,639.91	39,976,914.14
เงินบำเหน็จพนักงาน / Pension Fund	45,210,252.19	25,396,072.03
เงินกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ / Provident Fund	15,776,907.12	17,631,101.50
เงินชดเชยเกษียณก่อนกำหนด / Early retirement compensation	-	-
ค่าเบี้ยประชุมคณะกรรมการ / Board of Directors' account allowance	2,839,400.00	2,418,100.00
ค่าซ่อมแซมทรัพย์สิน / Asset repair	5,491,101.72	4,087,664.18
ค่าใช้จ่ายทั่วไปและบริหาร / Administrative and general expense		
ค่าเช่าสถานที่ / Space rental	8,569,081.04	6,817,371.04
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น / Fuel and lubricants	2,143,190.34	2,159,072.01
ค่าภาษีต่อทะเบียนรถ / Vehicle registration tax renewal	21,441.00	19,697.50
ค่ารักษาความปลอดภัย / Security service	1,443,341.60	1,442,580.94
ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์และวัสดุ / Stationary & material cost	3,776,829.06	4,390,706.12
ค่าประกันภัย / Insurance	294,996.51	251,657.52
ค่าพิมพ์ตั๋วโดยสารรถร่วมและรถเมล์เล็ก / Joint bus and minibus ticket printing expenses	-	-
ค่าไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์ / Electricity , water and telephone	5,069,207.24	9,990,086.96
ค่าใช้จ่ายฝึกอบรมและดูงาน / Training Cost	12,982,080.00	11,544,856.78
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับคดี / Legal Expenditure	3,929,025.00	1,577,537.10
หนี้สงสัยจะสูญ / Doubtful Accounts	47,195,102.59	572,443,922.75
ค่าใช้จ่ายหนี้สูญ / Expenses for bad debts	971,614.47	1,256,872.50
ค่าเสื่อมราคา / Depreciation Cost	6,553,877.09	5,602,081.68
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ / Other Expenses	36,932,445.24	35,293,093.40
รวม / Total	525,988,074.39	1,059,517,706.23



รายงานผู้สอบบัญชี

เสนอ คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
ความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบการเงินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะทางการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2560 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นและงบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า งบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ณ วันที่ 30 กันยายน 2560 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันโดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีความเป็นอิสระจากกิจการตามมาตรฐานการตรวจเงินแผ่นดินที่กำหนดที่กำหนดโดยคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินและข้อกำหนดจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชีในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบการเงิน และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่นๆ ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการตรวจเงินแผ่นดิน และข้อกำหนดจรรยาบรรณเหล่านี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

เรื่องอื่น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ได้ตรวจสอบงบการเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2559 ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีโดยแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขตามรายงานลงวันที่ 4 เมษายน 2560 เนื่องจากไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอ และเหมาะสมเกี่ยวกับการปรับปรุงรายการลูกหนี้ จำนวน 389.01 ล้านบาท โดยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้บันทึกลูกหนี้ค่าตอบแทนส่วนแบ่งรายได้ค่าโดยสารรถร่วมบริการพร้อมค่าเผื่อนี้ส่งสายจะสูญทั้งจำนวนในลูกหนี้อื่นๆ ของงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2559 ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับหลักฐานที่เพียงพอและเหมาะสมเกี่ยวกับรายการปรับปรุงดังกล่าวแล้ว และไม่มีการปรับปรุงรายการใดเพิ่มเติม

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบข้อมูลอื่น ข้อมูลอื่นประกอบด้วย ข้อมูลซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปี แต่ไม่รวมถึงงบการเงินและรายงานของผู้สอบบัญชีที่อยู่ในรายงานประจำปีนั้น ซึ่งผู้บริหารจะจัดเตรียมรายงานประจำปีให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินภายหลังวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินต่องบการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่ได้ให้ความเชื่อมั่นต่อข้อมูลอื่น

ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินคือการอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้อ่านรายงานประจำปี หากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สรุปได้ว่าการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องสื่อสารเรื่องดังกล่าวกับผู้มีส่วนที่ในการกำกับดูแลความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต่องบการเงิน

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินเหล่านี้ โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็น เพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกิจการในการดำเนินงานต่อเนื่อง เปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่องตามความเหมาะสม และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่อง เว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกิจการหรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการสอดส่องดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของกิจการความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน



การตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินโดยรวมปราศจากแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีความสำคัญเมื่อคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่ารายงานที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินตามมาตรฐานการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเกี่ยวกับผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบการปฏิบัติงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินรวมถึง

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

- ทำความเข้าใจในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบเพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความ

มีประสิทธิผลของการควบคุมภายในของกิจการ

- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องซึ่งจัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร

- สรุปร่วมกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหารและจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับสรุปว่ามี

ความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญเกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของกิจการในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ ถ้าสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องกล่าวไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินโดยให้ข้อสังเกตถึงการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินที่เกี่ยวข้อง หรือถ้าการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวไม่เพียงพอ ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะเปลี่ยนไป ข้อสรุปของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตเป็นเหตุให้กิจการต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่อง

- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลว่างบการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ในรูปแบบที่ทำให้มีการนำเสนอข้อมูลโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลในเรื่องต่างๆ ที่สำคัญซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบ รวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้พบในระหว่างการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

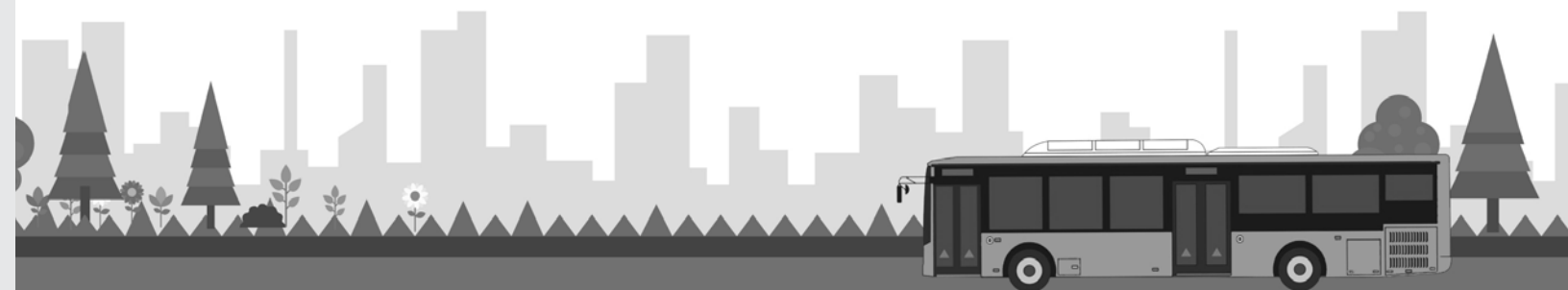
น.ส.

นางสาวบรรลูน ศิริสิงห์สังข์ชัย
ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบการเงินที่ 4

น.ส.

นางสุไลวรรณ เพียรเพิ่มภัทร
นักวิชาการตรวจเงินแผ่นดินชำนาญการพิเศษ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน
วันที่ 7 พฤษภาคม 2561



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 2017,

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

State Audit Office of the Kingdom of Thailand agrees that such financial statement shows financial status of Bangkok Mass Transit Authority as of 30 September 2017. Overall operation and cash flow for the year ending on the same date are correct as it should be in subject matters according to financial reporting standard

Criteria of giving opinions

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

Others

State Audit Office of the Kingdom of Thailand has examined financial state for year ending on 30 September 2016 of Bangkok Mass Transit Authority and presented an auditor's report with conditional opinions as per the report dated 4 April 2017 because the auditor could not inspect the obtainment of sufficient and proper auditing evidences related to the adjustment of debtor lists for 389.01 million Baht. Bangkok Mass Transit Authority recorded returns as income share from fares

of service buses and allowance for doubtful accounts in whole number of other debtors in the financial statement for year ending 30 September 2016. Nevertheless, State Audit Office of the Kingdom of Thailand has received sufficient and appropriate evidences about such adjustments and no additional lists are revised.

Other data

Executives are responsible for other data including data in annual report but excluding the financial statement and auditor's report in that annual report. The executives will prepare an annual report for State Audit Office of the Kingdom of Thailand after the date specified in this auditor's report.

Opinions of State Audit Office of the Kingdom of Thailand do not cover other data and the State Audit Office did not put trust in other data.

Responsibility of the State Audit Office of the Kingdom of Thailand concerning financial statement audit is reading and considering if there are other data contrary to subject matters of the financial statement or knowledge after audited by the State Audit Office of the Kingdom of Thailand or of it appears to have other data presented against facts as subject matters.

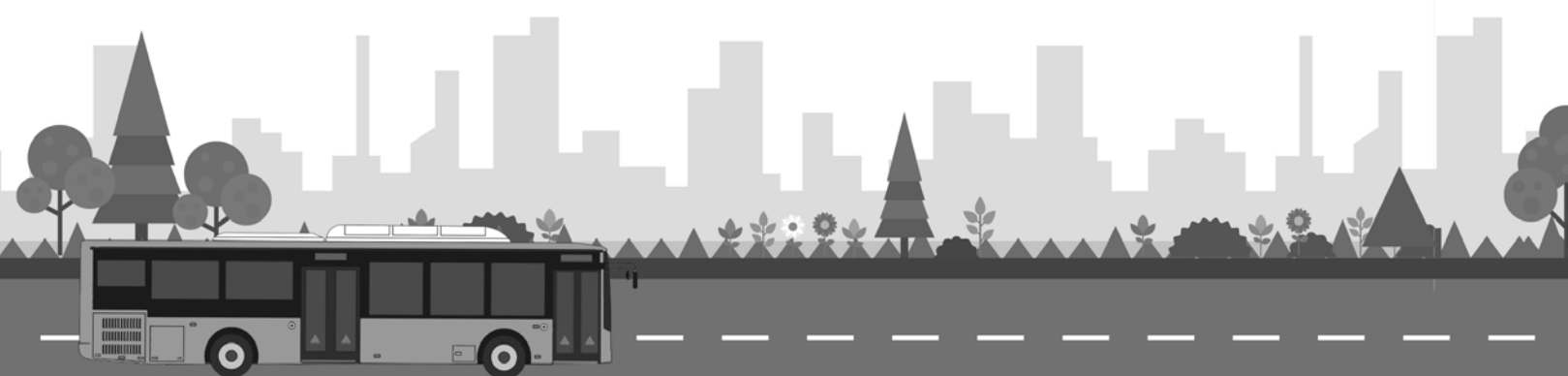
When the State Audit Office read the annual report, if the State Audit Office summarizes that data are against fact as subject matters, the State Audit Office will communicate such matter to the supervisors.

Responsibility of executives and financial statement supervisors

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

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.



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
senior professional state audit technical officer

Miss Sulaiwan Phianpermphat
senior professional state audit technical officer.

the State Audit Office of the Kingdom of Thailand
7 May 2018



หมายเหตุประกอบงบการเงิน

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2560

1. การจัดตั้ง

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

2. หลักเกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

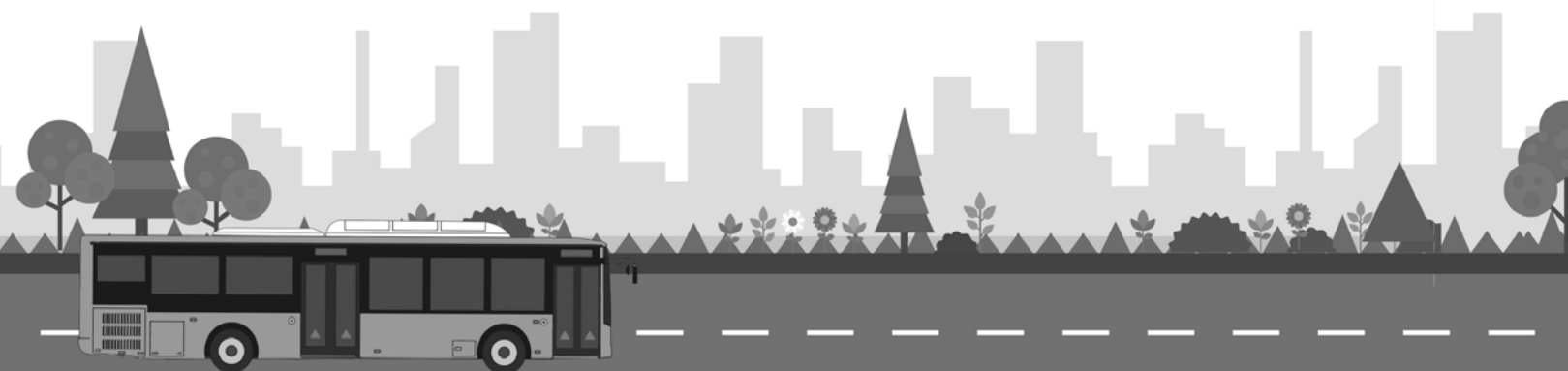
2.1 งบการเงินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้จัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป ภายใต้พระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ.2543 ซึ่งหมายความรวมถึงมาตรฐานการบัญชีที่ออกภายใต้พระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ.2547 และมาตรฐานการบัญชีที่สภาวิชาชีพบัญชีได้รับอนุมัติเพิ่มเติม

2.2 งบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2560 มีผลขาดทุนสะสมเกินส่วนของทุน จำนวน 98,971.79 ล้านบาท และมีหนี้สินหมุนเวียนสูงกว่าสินทรัพย์หมุนเวียน จำนวน 22,592.57 ล้านบาท โดยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพยังคงได้รับความช่วยเหลือด้านการเงินจากรัฐบาล ดังนั้นงบการเงินจึงได้จัดทำขึ้นตามเกณฑ์การดำเนินงานต่อเนื่อง

3.มาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชี และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ที่จะมีผลบังคับใช้ในอนาคต มีรายละเอียดดังนี้

- มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2560

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง : การนำเสนองบการเงิน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง : สินค้าคงเหลือ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง : งบกระแสเงินสด
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง : นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชีและข้อผิดพลาด
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง : เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง : สัญญาก่อสร้าง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง : ภาษีเงินได้
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง : ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง : สัญญาเช่า
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง : รายได้
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง : ผลประโยชน์ของพนักงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง : การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง : ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 23 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง : ต้นทุนการกู้ยืม
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง : การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 26 (ปรับปรุง 2559)	เรื่อง : การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์เมื่อออกจากงาน



Remarks for the financial Statement

Bangkok Mass Transit Authority
Remarks for the financial Statement
for the fiscal year ending in 30 September 2017

1. Establishment

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

2. Principles in formulating financial statements

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

2.2 The financial statement ending on 30 September 2017 resulted in a net accumulated loss exceeding capital of 98,971.79 million baht and current liability exceeding current asset was at 22,592.57 million baht. The BMTA was at a continuous loss, which shows that vulnerability was a key issue, possibly raising questions of business continuity. The BMTA, however, continues to operate with the financial assistance of the government.

3. Accounting Standards Financial Reporting Standards Interpretation of accounting standards And the interpretation of financial reporting standards. To be effective in the future. The details are as follows :

- To be in effect for the remaining accounting period or after 1 January 2017

Account standard issue no. 1 (revised 2016)	Subject : Financial statement presentation
Account standard issue no.2 (revised 2016)	Subject : Remaining goods
Account standard issue no. 7 (revised 2016)	Subject : Cash flow statement
Account standard issue no.8 (revised 2016)	Subject : Accounting policy, changes in account estimated and errors
Account standard issue no. 10 (revised 2016)	Subject : Post-reporting period incidents
Account standard issue no. 11 (revised 2016)	Subject : Construction contract
Account standard issue no. 12 (revised 2016)	Subject Income tax
Account standard issue no. 16 (revised 2016)	Subject : Land, buildings and facilities
Account standard issue no. 17 (revised 2016)	Subject : Lease contract
Account standard issue no. 18 (revised 2016)	Subject : Revenue
Account standard issue no. 19 (revised 2016)	Subject : Employee benefits
Account standard issue no.20 (revised 2016)	Subject : Accounting for financial support from the government and disclosure of its support information
Account standard issue no.21 (revised 2016)	Subject .Impact of foreign currency exchange rate fluctuation
Account standard issue no.23 (revised 2016)	Subject : Loan costs
Account standard issue no.24 (revised 2016)	Subject : Disclosure of information on related person or business
Account standard issue no.26 (revised 2016)	Subject : Accounting and reporting on Retirement Benefits Project



มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2559)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2559)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2559)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33 (ปรับปรุง 2559)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2559)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2559)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37 (ปรับปรุง 2559)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2559)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2559)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 41 (ปรับปรุง 2559)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 104 (ปรับปรุง 2559)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 105 (ปรับปรุง 2559)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 107 (ปรับปรุง 2559)

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2559)

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2559)

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2559)

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2559)

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6 (ปรับปรุง 2559)

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2559)

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2559)

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2559)

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2559)

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2559)

การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2559)

การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2559)

การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25 (ปรับปรุง 2559)

การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2559)

การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2559)

การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2559)

การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 (ปรับปรุง 2559)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2559)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2559)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2559)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2559)

เรื่อง : งบการเงินเฉพาะกิจการ

เรื่อง : เงินลงทุนในบริษัทร่วม และการร่วมค้า

เรื่อง : การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง

เรื่อง : กำไรต่อหุ้น

เรื่อง : การรายงานทางการเงินระหว่างกาล

เรื่อง : การด้อยค่าของสินทรัพย์

เรื่อง : ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้นและสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น

เรื่อง : สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

เรื่อง : อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

เรื่อง : เกษตรกรรม

เรื่อง : การบัญชีสำหรับการปรับโครงสร้างหนี้ที่มีปัญหา

เรื่อง : การบัญชีสำหรับเงินลงทุนในตราสารหนี้และตราสารทุน

เรื่อง : การแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลสำหรับเครื่องมือทางการเงิน

เรื่อง : การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์

เรื่อง : การรวมธุรกิจ

เรื่อง : สัญญาประกันภัย

เรื่อง : สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิก

เรื่อง : การสำรวจและประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่

เรื่อง : ส่วนงานดำเนินงาน

เรื่อง : งบการเงินรวม

เรื่อง : การร่วมกิจการ

เรื่อง : การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น

เรื่อง : การวัดมูลค่ายุติธรรม

เรื่อง : ความช่วยเหลือจากรัฐบาล - กรณีที่ไม่มีความเกี่ยวข้องอย่างเฉพาะ

เจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน

เรื่อง : สัญญาเช่าดำเนินงาน - สิ่งจูงใจที่ให้แก่ผู้เช่า

เรื่อง : ภาษีเงินได้ - การเปลี่ยนแปลงสถานภาพทางภาษีของกิจการหรือของผู้ถือหุ้น

เรื่อง : การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่สร้างขึ้นตามรูปแบบกฎหมาย

เรื่อง : การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ

เรื่อง : รายได้ - รายการแลกเปลี่ยนเกี่ยวกับบริการโฆษณา

เรื่อง : สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - ต้นทุนเว็บไซต์

เรื่อง : การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรื้อถอน การบูรณะ และหนี้สินที่มี

ลักษณะคล้ายคลึงกัน

เรื่อง : การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่

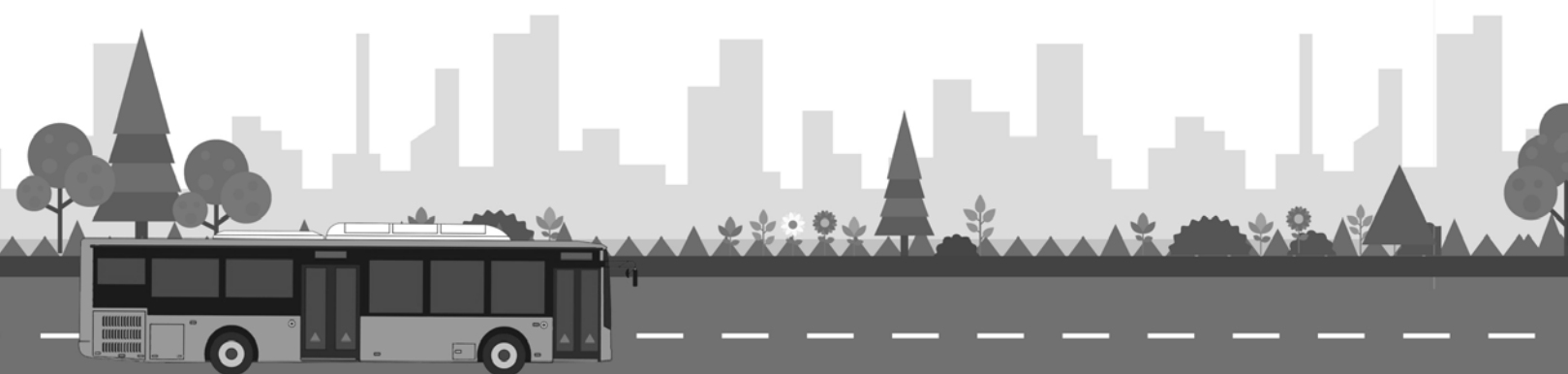
เรื่อง : สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรื้อถอน การบูรณะ และการปรับปรุง

สภาพแวดล้อม

เรื่อง : การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการบัญชีฉบับที่

29 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง การรายงานทางการเงินใน

สภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง



Account standard issue no.27 (revised 2016)	Subject : Financial statement on specific business
Account standard issue no.28 (revised 2016)	Subject : Investment in affiliated company and joint venture
Account standard issue no.29 (revised 2016)	Subject : Financial reporting in time of severe economic inflation
Account standard issue no.33 (revised 2016)	Subject : Profit per share
Account standard issue no.34 (revised 2016)	Subject : Interim financial statement
Account standard issue no.36 (revised 2016)	Subject : Asset depreciation
Account standard issue no.37(revised 2016)	Subject : Estimated liabilities, likely liabilities, likely liabilities and assets
Account standard issue no.38 (revised 2016)	Subject : Intangible assets
Account standard issue no.40 (revised 2016)	Subject . Immovables for investment
Account standard issue no.41 (revised 2016)	Subject : Agriculture
Financial report standart issue no.2 (revised 2015)	Subject : Impact of foreign currency exchange rate fluctuation
Account standard issue no. 104 (revised 2016)	Subject : Accounting for Troubled Debt Restructuring
Account standard issue no. 105 (revised 2016)	Subject : Accounting for Investments in Debt and Equity
Account standard issue no. 107 (revised 2016)	Subject : Listing and disclosure of financial instruments
Financial report standart issue no.2 (revised 2016)	Subject : Total financial statement
Financial report standart issue no.3 (revised 2016)	Subject : Business merger
Financial report standart issue no.4 (revised 2016)	Subject : Insurance contract
Financial report standart issue no.5 (revised 2016)	Subject : Non-current assets held for sale and discontinued operation
Financial report standart issue no.6 (revised 2016)	Subject : Survey and evaluation of mineral resource sites
Financial report standart issue no.8 (revised 2016)	Subject : Operation
Financial report standart issue no. 10 (revised 2016)	Subject : Total financial statement
Financial report standart issue no. 1 1 (revised 2016)	Subject : Work collaboration
Financial report standart issue no. 12 (revised 2016)	Subject : Disclosure of information on a person's stake in other business(es)
Financial report standart issue no. 13 (revised 2016)	Subject : Justice value measurement
Account standard issue interpretation no. 10 (revised 2016)	Subject : Government's assistance in case of no specific relation to the current activities
Account standard issue interpretation no. 15 (revised 2016)	Subject : Operation lease leasing incentive
Account standard issue interpretation no.25 (revised 2016)	Subject : Income tax-changes in tax status of the business or shareholders
Account standard issue interpretation no.27 (revised 2016)	Subject : Evaluation of the content of lease contract made according to legal guideline
Account standard issue interpretation no.29 (revised 2016)	Subject : Disclosure of information on service concession agreement
Account standard issue interpretation no.31 (revised 2016)	Subject : Revenue-exchange of advertisement service
Account standard issue interpretation no.32 (revised 2015)	Subject . Intangible assets-website cost
Financial report standard interpretation no. 1 (revised 2015)	Subject : Changes in liabilities from demolition, renovation and other similar liabilities
Financial report standard interpretation no.4 (revised 2015)	Subject : Evaluation whether the agreement is composed of lease contract or not
Financial report standard interpretation no.5 (revised 2016)	Subject : Rights in gain and loss from demolition fund, renovation and environmentalimprovement
Financial report standard interpretation no. 7 (revised 2016)	Subject : Back-dated revision under accounting standard issue no.29 (revised in 2016) Financial Reporting in



การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2559)
 การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2559)
 การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2559)
 การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14 (ปรับปรุง 2559)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2559)
 การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2559)
 การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2559)
 การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2559)
 การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2559)
 - มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2561

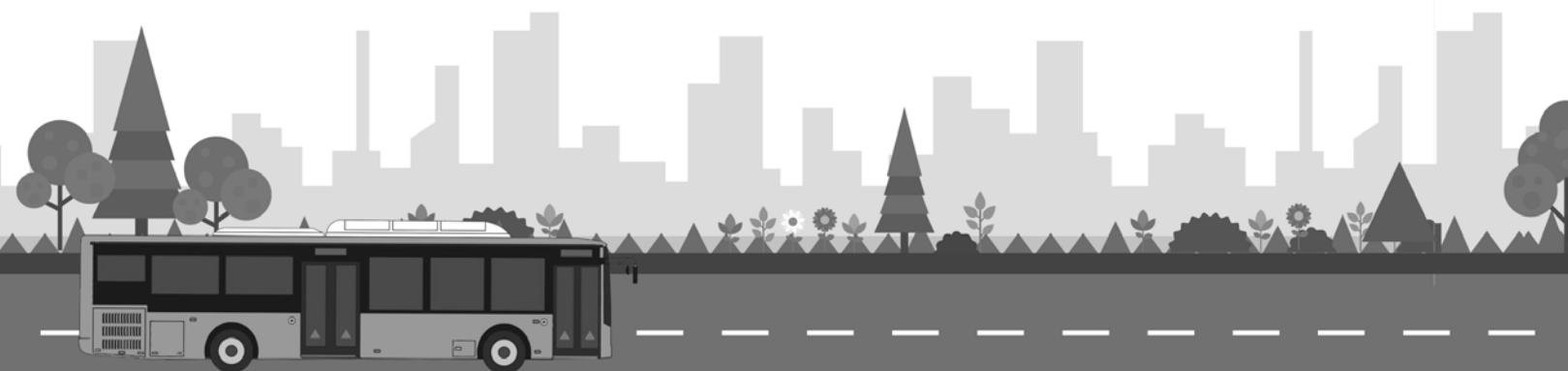
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2560)
 มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2560)
 มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2560)
 มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2560)
 มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2560)
 มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2560)
 มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2560)
 มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2560)
 มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2560)
 มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2560)
 มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2560)
 มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2560)

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2560)
 มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 23 (ปรับปรุง 2560)
 มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2560)
 มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 26 (ปรับปรุง 2560)
 มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2560)
 มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2560)
 มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2560)
 มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33 (ปรับปรุง 2560)
 มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2560)
 มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2560)
 มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37 (ปรับปรุง 2560)
 มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2560)
 มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2560)

เรื่อง : การรายงานทางการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า
 เรื่อง : ข้อตกลงสัมปทานบริการ
 เรื่อง : โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า
 เรื่อง : ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการผลประโยชน์ ข้อกำหนด
 เงินทุนขั้นต่ำและปฏิสัมพันธ์ของรายการเหล่านี้สำหรับมาตรฐานการบัญชี
 ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2559) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน

เรื่อง : สัญญาสำหรับการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์
 เรื่อง : การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้เจ้าของ
 เรื่อง : การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า
 เรื่อง : ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิตสำหรับเหมืองผิวดิน
 เรื่อง : เงินที่นำส่งรัฐ

เรื่อง : การนำเสนองบการเงิน
 เรื่อง : สินค้าคงเหลือ
 เรื่อง : งบกระแสเงินสด
 เรื่อง : นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชีและข้อผิดพลาด
 เรื่อง : เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน
 เรื่อง : สัญญาก่อสร้าง
 เรื่อง : ภาษีเงินได้
 เรื่อง : ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์
 เรื่อง : สัญญาเช่า
 เรื่อง : รายได้
 เรื่อง : ผลประโยชน์ของพนักงาน
 เรื่อง : การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความ
 ช่วยเหลือจากรัฐบาล
 เรื่อง : ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
 เรื่อง : ต้นทุนการกู้ยืม
 เรื่อง : การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
 เรื่อง : การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์เมื่อออกจากงาน
 เรื่อง : งบการเงินเฉพาะกิจการ
 เรื่อง : เงินลงทุนในบริษัทร่วม และการร่วมค้า
 เรื่อง : การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
 เรื่อง : กำไรต่อหุ้น
 เรื่อง : การรายงานทางการเงินระหว่างกาล
 เรื่อง : การด้อยค่าของสินทรัพย์
 เรื่อง : ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้นและสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น
 เรื่อง : สินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตน
 เรื่อง : อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน



Financial report standard interpretation no. 10 (revised 2016)	Subject : Interim financial statement and depreciation
Financial report standard interpretation no. 12 (revised 2016)	Subject : Service concession agreement
Financial report standard interpretation no. 13 (revised 2016)	Subject : Customer special privilege program
Financial report standard interpretation no. 14 (revised 2016)	Subject : Asset limitation according to benefits project, minimum capital requirement and Interaction of these items for accounting standard issue no. 1 9, Subject : Employee Benefits
Financial report standard interpretation no. 15 (revised 2016)	Subject : Contract for immovables construction
Financial report standard interpretation no. 17 (revised 2016)	Subject : Non-Cash asset payment
Financial report standard interpretation no. 18 (revised 2016)	Subject : Asset transfer from customer
Financial report standard interpretation no.20 (revised 2016)	Subject : Cost of opencast operation for opencast mining
Financial report standard interpretation no.21	Subject : Money sent to the state
Account standard issue no. 1 (revised 2017)	Subject : Financial statement presentation
Account standard issue no.2 (revised 2017)	Subject : Remaining goods
Account standard issue no. 7 (revised 2017)	Subject : Cash flow statement
Account standard issue no.8 (revised 2017)	Subject : Accounting policy, changes in accounting estimate and errors
Account standard issue no. 10 (revised 2017)	Subject : Post-reporting period incidents
Account standard issue no. 1 1 (revised 2017)	Subject : Construction contract
Account standard issue no. 12 (revised 2017)	Subject : Income tax
Account standard issue no.16 (revised 2017)	Subject : Land, buildings and facilities
Account standard issue no. 17 (revised 2017)	Subject : Lease contract
Account standard issue no. 18 (revised 2017)	Subject : Revenue
Account standard issue no. 19 (revised 2017)	Subject : Employee benefits
Account standard issue no.20 (revised 2017)	Subject : Accounting for the government's financial support and disclosure of information on its support
Account standard issue no.21 (revised 2017)	Subject : Impact of foreign currency exchange rate fluctuation
Account standard issue no.23 (revised 2017)	Subject : Loan costs
Account standard issue no.24 (revised 2017)	Subject : Disclosure of information on related person or business
Account standard issue no.26 (revised 2017)	Subject : Accounting and reporting of the project on employee benefits upon retirement
Account standard issue no.27 (revised 2017)	Subject : Specific business financial statement
Account standard issue no.28 (revised 2017)	Subject : Investment in affiliated company and joint venture
Account standard issue no.29 (revised 2017)	Subject : Financial reporting in severe economic inflation
Account standard issue no.33 (revised 2017)	Subject : Project per share
Account standard issue no.34 (revised 2017)	Subject . Interim financial statement
Account standard issue no.36 (revised 2017)	Subject : Asset depreciation
Account standard issue no.37 (revised 2017)	Subject : Liability estimation, likely liabilities and assets
Account standard issue no.38 (revised 2016)	Subject : Intangible assets
Account standard issue no.40 (revised 2017)	Subject : Immovables for investment



มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 41 (ปรับปรุง 2560)

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2560)

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2560)

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2560)

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2560)

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6 (ปรับปรุง 2560)

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2560)

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2560)

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2560)

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2560)

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2560)

การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2560)

การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2560)

การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25 (ปรับปรุง 2560)

การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2560)

การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2560)

การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2560)

การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 (ปรับปรุง 2560)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2560)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2560)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2560)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2560)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2560)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2560)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2560)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14 (ปรับปรุง 2560)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2560)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2560)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2560)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2560)

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2560)

เรื่อง : เกษตรกรรม

เรื่อง : การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์

เรื่อง : การรวมธุรกิจ

เรื่อง : สัญญาประกันภัย

เรื่อง : สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิก

เรื่อง : การสำรวจและประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่

เรื่อง : ส่วนงานดำเนินงาน

เรื่อง : งบการเงินรวม

เรื่อง : การร่วมกิจการ

เรื่อง : การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น

เรื่อง : การวัดมูลค่ายุติธรรม

เรื่อง : ความช่วยเหลือจากรัฐบาล - กรณีที่ไม่มีความเกี่ยวข้องอย่างเฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน

เรื่อง : สัญญาเช่าดำเนินงาน - สิ่งจูงใจที่ให้แก่ผู้เช่า

เรื่อง : ภาษีเงินได้ - การเปลี่ยนแปลงสถานภาพทางภาษีของกิจการหรือของผู้ถือหุ้น

เรื่อง : การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่สร้างขึ้นตามแบบกฎหมาย

เรื่อง : การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ

เรื่อง : รายได้ - รายการแลกเปลี่ยนเกี่ยวกับบริการโฆษณา

เรื่อง : สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - ต้นทุนเว็บไซต์

เรื่อง : การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรื้อถอน การบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน

เรื่อง : การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่

เรื่อง : สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรื้อถอน การบูรณะและการปรับปรุงสภาพแวดล้อม

เรื่อง : การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง

เรื่อง : การรายงานทางการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า

เรื่อง : ข้อตกลงสัมปทานบริการ

เรื่อง : โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า

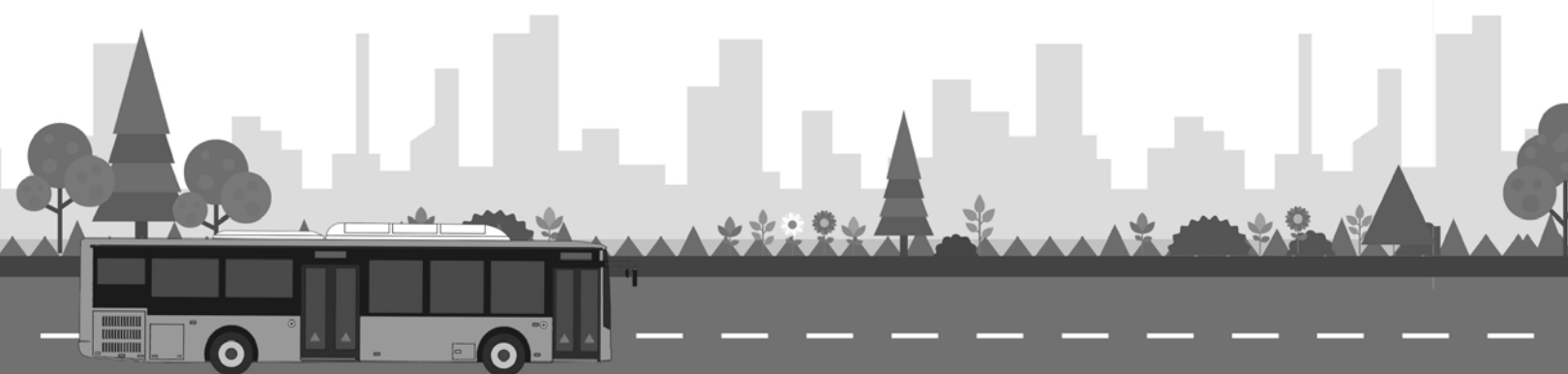
เรื่อง : ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการผลประโยชน์ ข้อกำหนดเงินทุนขั้นต่ำและปฏิสัมพันธ์ของรายการเหล่านี้ สำหรับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน

เรื่อง : สัญญาสำหรับการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์

เรื่อง : การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้เจ้าของ

เรื่อง : การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า

เรื่อง : ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิตสำหรับเหมืองผิวดิน เรื่องเงินที่นำส่งรัฐ



Account standard issue no.41 (revised 2017)	Subject : Agriculture
Financial report standard issue no.2 (revised 2017)	Subject : Payment based on shareholding
Financial report standard issue no.3 (revised 2017)	Subject : Business merger
Financial report standard issue no.4 (revised 2017)	Subject : Insurance contract
Financial report standard issue no.5 (revised 2017)	Subject : Non-current assets held for sale and discontinued operation
Financial report standard issue no.6 (revised 2017)	Subject : Survey and evaluation of mineral resource value
Financial report standard issue no.8 (revised 2017)	Subject : Operation
Financial report standard issue no. 10 (revised 2017)	Subject : Total financial statement
Financial report standard issue no. 1 1(revised 2017)	Subject : Work collaboration
Financial report standard issue no. 12 (revised 2017)	Subject : Disclosure of information on stakes in other business
Financial report standard issue no.13 (revised 2017)	Subject : Justice value measurement
Accounting standard interpretation issue no. 10 (revised 2017)	Subject : Government's support - in case of no specific relation to the current business
Accounting standard interpretation issue no. 15 (revised 2017)	Subject : Operation lease contract - leasing incentives
Accounting standard interpretation issue no.25 (revised 2017)	Subject : Income tax-change in tax status of the business or shareholders
Accounting standard interpretation issue no.27 (revised 2017)	Subject : Evaluation of the content of lease contract produce according to legal form
Accounting standard interpretation issue no.29 (revised 2017)	Subject : Disclosure of information on service concession agreement
Accounting standard Interpretation issue no.31 (revised 2017)	Subject : Revenue-exchange of advertisement service
Accounting standard interpretation issue no.32 (revised 2017)	Subject : Intangible assets-web site costs
Financial report standard interpretation no. 1 (revised 2017)	Subject : Change in liabilities from demolition, renovation and similar liabilities
Financial report standard interpretation no.4 (revised 2017)	Subject : Envaluation whether the agreement is composed of lease contract or not
Financial report standard interpretation no.5 (revised 2017)	Subject : Right in stakes from demolition fund, renovation and environmental improvement
Financial report standard interpretation no.7 (revised 2017)	Subject : Back-dated revision under accounting standard issue no.29 (revised in 2017), Subject: Financial reporting on severe economic inflation
Financial report standard interpretation no. 10 (revised 2017)	Subject : Intern financial statement and depreciation
Financial report standard interpretation no. 12 (revised 2017)	Subject : Service concession agreement
Financial report standard interpretation no. 13 (revised 2017)	Subject : Customer special privilege program
Financial report standard interpretation no. 14 (revised 2017)	Subject : Asset limitation according to benefit project, minimum capital requirement and interaction between these items for accounting standard issue no. 19 (revised in 2017), Subject : Employee Benefits



- มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2562

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง รายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้า

มาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชี และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ซึ่งจะมีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2560 , วันที่ 1 มกราคม 2561 และวันที่ 1 มกราคม 2562 ผู้บริหารของกิจการได้ประเมินผลกระทบของมาตรฐานและการตีความมาตรฐานดังกล่าว และเชื่อว่าจะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นทางการในวงจรมานำถือปฏิบัติ

4. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย เงินสด เงินฝากธนาคารที่มีกำหนดจ่ายคืนเมื่อทวงถาม และเงินฝากประจำไม่เกิน 3 เดือน

4.2 การตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ ถือปฏิบัติตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการบัญชีและการเงินของรัฐบาล พ.ศ.2548 เมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2548 โดยกำหนดให้รัฐบาลตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญเท่าจำนวนลูกหนี้ สำหรับหนี้ที่ไม่เป็นที่แน่นอนว่าจะเรียกชำระได้หรือค้างชำระเกินกว่า 1 ปี ขึ้นไป โดยให้คณะกรรมการรัฐบาลมีอำนาจในการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ ซึ่งตามมติคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ครั้งที่ 13/2549 ลงวันที่ 11 ตุลาคม 2549 อนุมัติหลักเกณฑ์การตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ ดังนี้

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

และให้ดำเนินการตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดตั้งแต่วันที่ 30 กันยายน 2549 เป็นต้นไป

4.3 ลูกหนี้อุบัติเหตุ - ระหว่างดำเนินการ และเจ้าหนี้อุบัติเหตุ - ระหว่างดำเนินการ บันทึกบัญชีโดยใช้ราคาประเมินตามที่ส่วนงานอุบัติเหตุขององค์การ กำหนด

4.4 พัสดุดังเหลือ รับรู้ในราคาทุนตามวิธีเข้าก่อน - ออกก่อน (FIFO)

4.5 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ รับรู้ในราคาทุน ณ วันที่ได้มาหรือก่อสร้างแล้วเสร็จ ค่าเสื่อมราคาคำนวณโดยวิธีเส้นตรง ตามอายุการใช้งานโดยประมาณของสินทรัพย์แต่ละประเภท ดังนี้

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

สินทรัพย์จากการรับบริจาค ก่อนปี 2553 บันทึกบัญชีคู่กับส่วนเกินทุนจากการรับบริจาค

4.6 รายได้รอการรับรู้ ตั้งแต่ปี 2553

การรับรู้รายได้ในการรับบริจาคสินทรัพย์ เพื่อเก็บไว้ใช้ในการดำเนินงานมากกว่าหนึ่งรอบระยะเวลาบัญชี ให้รับรู้เป็นรายได้รอการรับรู้ไว้ก่อน แล้วจึงทยอยรับรู้เป็นรายได้ตลอดอายุการใช้งานของสินทรัพย์รับบริจาคมานั้น



Financial report standard interpretation no. 15 (revised 2017)	Subject : Immovables construction contract
Financial report standard interpretation no. 17 (revised 2017)	Subject : Non-cash asset payment
Financial report standard interpretation no. 18 (revised 2017)	Subject : Asset transfer from customers
Financial report standard interpretation no.20 (revised 2017)	Subject : Cost of opencast operation for opencast mining
Financial report standard interpretation no.21 (revised 2017)	Subject : Money sent to the state

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

Accounting Standard, Monetary Report Standard, Accounting Standard Interpretation, and Monetary Report Standard Interpretation will be effective on the first round of account or after January, 1, 2017, 2018, and 2019. The business administrators have evaluated the effect of the interpretation and believed that there will be no significant effects on the budget in the practical period.

4. Essential accounting policy summary

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

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

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

And 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 calculated by using the straight-line method according to its useful life with details as follows :

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

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



4.7 การรับรู้รายได้

- 4.7.1 รายได้จากกิจการเดินรถ รับรู้เมื่อจำหน่ายตั๋วรถโดยสาร บัตรเดือน และตั๋วคูปอง
- 4.7.2 รายได้ส่วนแบ่งค่าโดยสารรถร่วมบริการ รับรู้ตามอัตราส่วนแบ่งค่าโดยสารและ/หรือค่าตอบแทนตามสัญญาผู้ประกอบการเดินรถ
- 4.7.3 รายได้คอกเบี้ย รับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของเวลา โดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริงของสินทรัพย์
- 4.7.4 รายได้ค่าปรับผิดสัญญา รับรู้เมื่อคู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามสัญญา
- 4.7.5 รายได้จากกิจการให้เช่าสิทธิโฆษณา รับรู้ตามอัตราค่าเช่าของสัญญาเช่าเนื้อที่โฆษณา
- 4.7.6 รายได้จากกิจการให้บริการข่าวสารทางวิทยุบนรถเมล์ รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

4.8 การรับรู้ค่าใช้จ่าย รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

4.9 ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

ผลประโยชน์หลังจากออกจากงานตามกฎหมายแรงงานองค์การใช้ประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยและคิดลดผลประโยชน์โดยวิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ คำนวณคิดลดโดยใช้อัตราดอกเบี้ยพันธบัตรรัฐบาล โดยรับรู้เป็นหนี้สิน ผลแตกต่างที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยในแต่ละงวดบัญชีจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายหรือรายได้ในงวดนั้น

4.10 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

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

5. ข้อมูลเพิ่มเติม

5.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2560	2559
เงินสด	20.48	14.78
รายการเทียบเท่าเงินสด		
เงินฝาก - ประเภทกระแสรายวัน	35.12	30.14
เงินฝาก - ประเภทออมทรัพย์	1,144.89	321.54
เงินฝาก - ประเภทประจำ	381.77	654.93
รวมเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	1,582.26	1,021.39

ณ วันที่ 30 กันยายน 2560 เงินสด จำนวน 20.48 ล้านบาท เป็นรายได้ค่าโดยสารของเขตการเดินรถต่าง ๆ ที่นำฝากธนาคารไม่ทันในวันที่รับเงิน จำนวน 20.44 ล้านบาท และเงินคงเหลือของสำนักงานใหญ่อีก จำนวน 0.04 ล้านบาท ซึ่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้นำฝากธนาคารในวันทำการถัดมา เงินฝากออมทรัพย์ จำนวน 1,144.89 ล้านบาท เป็นเงินที่ฝากไว้เพื่อใช้ในการดำเนินงานของสำนักงานใหญ่และสำนักงานเขต



4.6 Deferred income since 2010

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

4.7 Realized revenue

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

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

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

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

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

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

4.8 Realized expenses according to the accrual basis

4.9 Employee benefits obligation

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

4.10 Pension fund

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

5. Additional Information

5.1 Cash and cash equivalent consists of

Unit : million baht

	2016	2017
cash	20.48	14.48
cash equivalent		
deposit- current	35.12	30.14
deposit- savings	1,144.89	321.54
depositfixed	381.77	654.93
total cash and cash equivalent	1,582.26	1,021.39

As of 30 September 2017, the amount of cash was 14.78 million Baht; 20.48 million Baht was the amount of income from fares collected from various bus operation zones which could not be deposited into bank account upon the date of receipt and 0.41 million Baht was the Headquarters' remaining cash. BMTA deposited these amounts in bank on the following day.

Savings of 1,148.89 million Baht was deposited for the use of administration of both Headquarters and district offices.



5.2 ลูกหนี้การค้า ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2560	2559
ลูกหนี้รูดแมล์เล็ก	24.80	1.93
ลูกหนี้รูดโดยสารธรรมดาและปรับอากาศ	207.38	94.27
ลูกหนี้รูดตู้ปรับอากาศ	161.12	142.71
ลูกหนี้รถหมวด 4 (รถในซอย)	0.87	0.86
ลูกหนี้ผ่อนชำระ	406.58	423.84
	800.75	663.61
หักค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ	666.49	627.56
รวมลูกหนี้การค้า	134.26	36.05

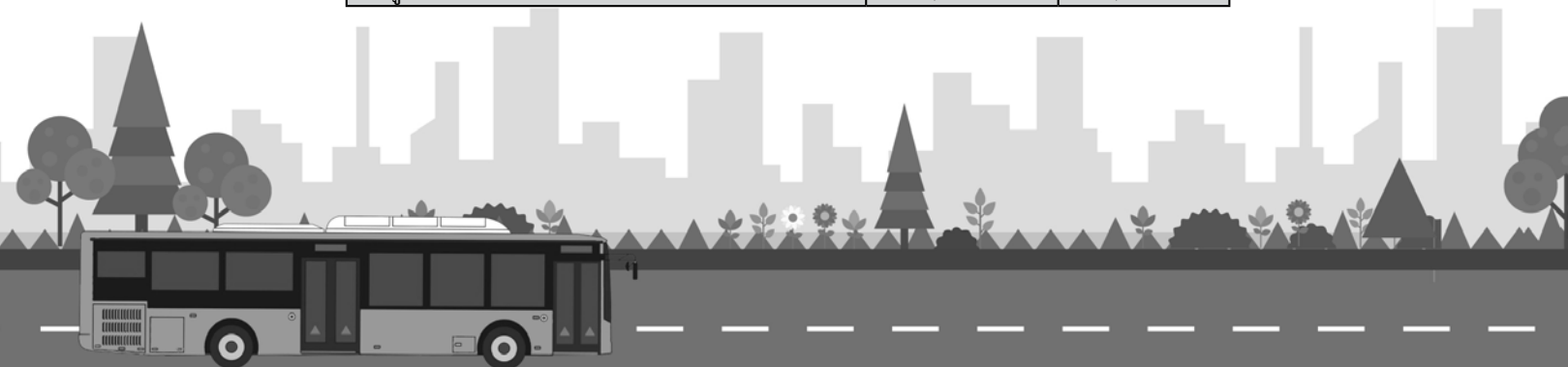
ลูกหนี้ผ่อนชำระ จำนวน 406.58 ล้านบาท เป็นลูกหนี้ที่เกิดขึ้นจากการที่ผู้ประกอบการเดินรถเอกชนร่วมบริการ ได้ทำหนังสือรับสภาพหนี้ที่ค้างชำระค่าสัมปทานในการเดินรถ

ค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ จำนวน 666.49 ล้านบาท เป็นของลูกหนี้รูดแมล์เล็ก จำนวน 6.41 ล้านบาท ลูกหนี้รูดโดยสารธรรมดาและปรับอากาศ จำนวน 117.50 ล้านบาท ลูกหนี้รูดตู้ปรับอากาศ จำนวน 135.32 ล้านบาท ลูกหนี้รถหมวด 4 (รถในซอย) จำนวน 0.68 ล้านบาท และลูกหนี้ผ่อนชำระ จำนวน 406.58 ล้านบาท

5.3 ลูกหนี้อื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2560	2559
ลูกหนี้พนักงานปัจจุบัน	39.19	32.88
ลูกหนี้ผู้ค้าประกันพนักงาน	1.71	1.84
ลูกหนี้บุคคลภายนอก	9.39	8.89
ลูกหนี้กองทุนอุบัติเหตุรถร่วมบริการและรถแมล์เล็ก	158.82	151.09
ลูกหนี้ประกันภัย	38.90	38.90
ลูกหนี้อุบัติเหตุระหว่างดำเนินการ	48.20	47.87
เงินทดรองจ่ายกรณีอุบัติเหตุ	20.19	22.18
ลูกหนี้เงินยืมทดรอง	5.14	0.60
ลูกหนี้ค่าโดยสารขาดส่ง	0.05	0.05
ลูกหนี้เงินขาดบัญชี	1.74	1.74
ลูกหนี้ค่าโดยสารตัวหาย	0.01	0.01
ลูกหนี้อื่น ๆ	672.18	671.90
	995.52	977.95
หักค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ	881.08	873.18
รวม	114.44	104.77
รายได้ค้างรับ	4,045.56	4,158.56
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	52.01	56.91
รวมลูกหนี้อื่น	4,212.01	4,320.24



5.2 Account receivable consists of

Unit : Million baht

	2017	2016
Mini bus receivable	24.80	1.93
Bus and air-conditioned bus receivable	207.38	94.27
Air-conditioned van receivable	161.12	142.71
Category 4 receivable (shuttle in Sois)	0.87	0.86
Installment receivable	406.58	423.84
	800.75	663.61
deduct allowance for doubtful account	666.49	627.56
Total account receivable	134.26	36.05

Installment receivables in the amount of 406.58 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.

Allowance for doubtful debt in the amount of 666.49 million baht consists of 6.41 million baht of minibus receivables, 117.50 million baht of bus and air-conditioned bus receivables, 135.52 million baht of air-conditioned microbus receivables, 0.68 million baht of shuttles in soi (alley) (Category 4) receivables, and 406.58 Million baht of installment receivables.

5.3 Other receivable, consists of

Unit : Million baht

	2017	2016
Current employee receivable	39.19	32.88
Employee guarantor receivable	1.71	1.84
External persons receivable	9.39	8.89
Joint bus and minibus accident fund	158.82	151.09
Insurance receivable	38.90	38.90
Accounts receivable accidents during operation	48.20	47.87
Advance payment for accident	20.19	22.18
Advance receivable	5.14	0.60
Non payment of fare receivable	0.05	0.05
Overdrawn receivable	1.74	1.74
Lost ticket receivable	0.01	0.01
Other receivable	672.18	671.90
	995.52	977.95
Deduct allowance for doubtful account	881.08	873.18
total	114.44	104.77
accrued income	4,045.56	4,158.56
advance expense	52.01	56.91
total other receivable	4,212.01	4,320.24



ลูกหนี้อื่น ๆ จำนวน 672.18 ล้านบาท เป็นลูกหนี้ที่ผิดสัญญาเช่าพื้นที่โฆษณาโดยสาร และค้างชำระเป็นเวลานาน

ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ จำนวน 881.08 ล้านบาท เป็นของลูกหนี้ผู้ค้าประกันพนักงาน จำนวน 1.67 ล้านบาท ลูกหนี้บุคคลภายนอก จำนวน 7.76 ล้านบาท ลูกหนี้กองทุนอุบัติเหตุรวมบริการและรถเมล์เล็ก จำนวน 158.82 ล้านบาท ลูกหนี้ประกันภัย จำนวน 38.90 ล้านบาท ลูกหนี้ค่าโดยสารขาดส่ง จำนวน 0.05 ล้านบาท ลูกหนี้เงินขาดบัญชี จำนวน 1.74 ล้านบาท ลูกหนี้ค่าโดยสารตั๋วหาย จำนวน 0.01 ล้านบาท และลูกหนี้อื่น ๆ จำนวน 672.13 ล้านบาท

รายได้ค้างรับ จำนวน 4,045.56 ล้านบาท ประกอบด้วย ดอกเบี้ยค้างรับ จำนวน 4.27 ล้านบาท และรายได้ค้างรับอื่น ๆ จำนวน 4,041.29 ล้านบาท ซึ่งรายได้ค้างรับอื่น ๆ มีรายละเอียดดังนี้

- รายได้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะ (PSO) จำนวน 446.41 ล้านบาท
- รายได้รถเมล์ฟรีค้างรับ จำนวน 3,359.14 ล้านบาท องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ บันทึกบัญชีรายได้

ค่าโดยสารที่รัฐบาลสนับสนุนงบประมาณในองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ดำเนินการตามมาตรการลด

ค่าครองชีพ 5 มาตรการช่วยเหลือประชาชน กรณีการจัดรถโดยสารประจำทางให้บริการโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย จำนวน 800 คัน วิ่งบริการประชาชนฟรี

- ค้างรับอื่น ๆ จำนวน 235.74 ล้านบาท แบ่งเป็น สำนักงานใหญ่ จำนวน 233.33 ล้านบาท เป็นรายได้จากการให้เช่าพื้นที่โฆษณาบนรถยนต์โดยสาร จำนวน 20.33 ล้านบาท รายได้จากการจัดเดินรถโดยสารบริการประชาชนเพื่อการถวายสักการะพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช จำนวน 202.63 ล้านบาท และรายได้จากการให้เช่าพื้นที่ใช้สอยอื่น จำนวน 10.37 ล้านบาท ส่วนที่เหลือเป็นของเขตการเดินรถ จำนวน 2.41 ล้านบาท เป็นรายได้จากการให้เช่าพื้นที่ใช้สอยอื่น

5.4 ลูกหนี้พนักงานพ้นสภาพ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2560	2559
ลูกหนี้อุบัติเหตุ - พนักงานพ้นสภาพ	270.22	271.94
ลูกหนี้ผู้ค้าประกัน - พนักงานพ้นสภาพ	2.77	2.82
	272.99	274.76
ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(271.58)	(268.20)
รวมลูกหนี้พนักงานพ้นสภาพ	1.41	6.56

ลูกหนี้พนักงานพ้นสภาพ จำนวน 1.41 ล้านบาท เป็นลูกหนี้ที่เกิดจากพนักงานขับรถโดยสารองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ประสบอุบัติเหตุ ต้องขอใช้ค่าเสียหายให้คู่กรณี โดยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้ชำระหนี้แทนไปก่อน

5.5 พัสดุดังเหลือ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2560	2559
อะไหล่และอุปกรณ์ต่าง ๆ	2.30	2.03
น้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่น	11.93	11.73
ตัวและวัสดุสำนักงาน	10.40	10.36
รวมพัสดุดังเหลือ	24.63	24.12



Other debtors at the amount of 672.18 million Baht include debtors who breached contract of advertisement area lease on bus and had been overdue for a long period of time.

The doubtful accounts with the amount of 881.08 million Baht consist of 1.67 million Baht of employee surety debtors, 7.76 million Baht of external debtors, 158.82 million Baht of private joint bus and small bus accident fund debtors, 38.90 million Baht of insurance debtors, 0.05 million Baht of outstanding fare debtors, 1.74 million Baht of short account debtors, 0.01 million Baht of lost ticket fares debtors, and 672.13 million Baht of other debtors.

Accrued income of 4,045.56 million Baht consists of 4.27 million Baht accrued interest, and 4,041.29 million Baht of other accrued incomes with detail as follows.

- Public Service Obligation (PSO) grant-in-aid of 446.41 million Baht
- Free buses accrued income of 3,359.14 million Baht. Bangkok Mass Transit Authority has recorded fare income granted in aid by the Government for Bangkok Mass Transit Authority to operate in compliance with the 5-Measure Cost of Living Reducing Program in the case of providing 800 free buses service to the people with no charge.
- Other accrued income of 235.74 million Baht consists of 233.33 million Baht from Headquarters, 16.76 million Baht from leasing advertisement area on buses, 20.33 million Baht
- The income of the service bus on the Royal Cremation Ceremony of His Majesty The Late King amounts 202.63 million baht and the income of the space renting amounts 10.37 million baht. The rest belongs to the bus routes amounting 2.41 million baht which comes from the space renting.

5.4 Terminated employee debtors consist of

	Unit : Million baht	
	2017	2016
Accident debtor - terminated employees	270.22	271.94
Surety debtor - terminated employees	2.77	2.82
	272.99	274.76
Reserve for doubtful accounts	(271.58)	(268.20)
Total terminated employee debtors	1.41	6.56

The amount of terminated employee debtors at 1.41 million Baht was caused by the cases of Bangkok Mass Transit Authority driver personnel engaged in accidents and having to pay damage to the affected parties. These damages were paid by Bangkok Mass Transit Authority in advance.

5.5 Retained material consists of

	Unit : Million baht	
	2017	2016
Parts and equipment	2.30	2.03
Fuel and lubricant	11.93	11.73
Tickets and office supplies	10.40	10.36
Total remaining inventory	24.63	24.12



5.6 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2560	2559
เงินประกันตัวพนักงาน	36.79	36.37
เงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน	126.64	119.58
รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	163.43	155.95

เงินประกันตัวพนักงาน ณ วันที่ 30 กันยายน 2560 จำนวน 36.79 ล้านบาท นำฝากเข้าบัญชีเงินฝากธนาคารกรุงไทย ประเภทเงินฝากประจำ 12 เดือน สาขาหัวขวาง เลขที่บัญชี 033-2-03448-8

เงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน ณ วันที่ 30 กันยายน 2560 จำนวน 126.64 ล้านบาท นำฝากเข้าบัญชีเงินฝากธนาคารอาคารสงเคราะห์ ประเภทเงินฝากประจำ 12 เดือน สาขาสำนักพระราม 9 เลขที่บัญชี 001-21-041044-7

5.7 เงินให้กู้ยืมระยะยาว ณ วันที่ 30 กันยายน 2560 จำนวน 3.33 ล้านบาท เป็นการจ่ายชำระหนี้แทน บริษัท มหานครขนส่ง จำกัด (บมส.) ที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จ่ายแทน บมส. ที่อยู่ระหว่างชำระบัญชี

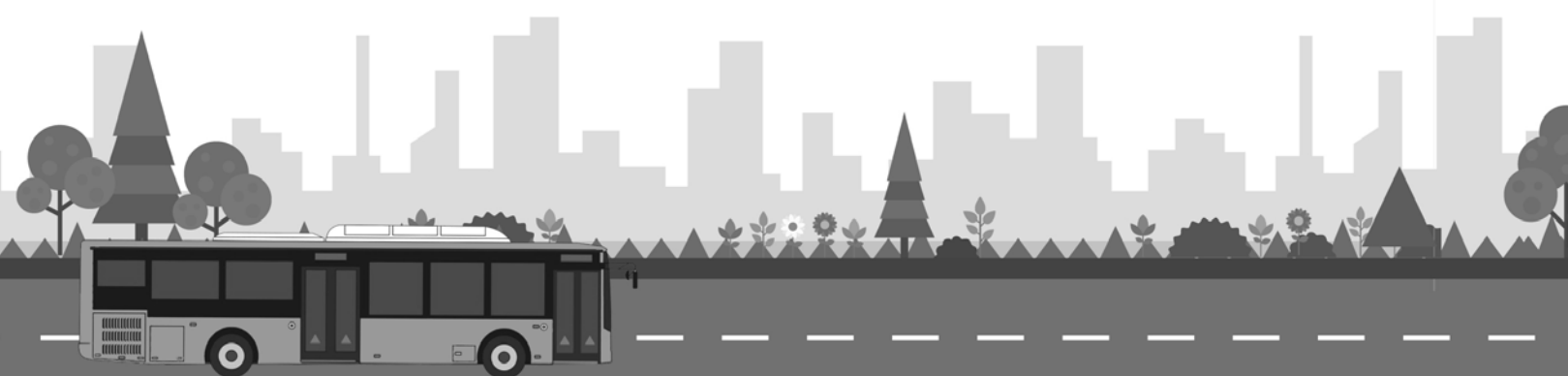
5.8 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

ราคาทุน	ค่าเสื่อมราคาสะสม						มูลค่าสุทธิ			
	ยอดยกมา			คงเหลือ	ยอดยกมา			คงเหลือ		
	1 ต.ค. 59	เพิ่ม	ลด	30 ก.ย. 60	1 ต.ค. 59	เพิ่ม	ลด	30 ก.ย. 60	30 ก.ย. 60	30 ก.ย. 59
ที่ดิน	812.51	-	-	812.51	-	-	-	-	812.51	812.51
อาคาร-สิ่งปลูกสร้าง	520.43	1.95	0.11	522.27	253.64	18.06	0.11	271.59	250.68	266.79
เครื่องจักร เครื่องมือ	31.68	0.63	3.15	29.16	19.82	1.95	3.07	18.70	10.46	11.86
อะไหล่	1.02	-	-	1.02	-	-	-	-	1.02	1.02
เครื่องใช้สำนักงาน	158.38	25.20	13.31	170.27	129.38	9.39	12.73	126.04	44.23	29.00
รถยนต์โดยสาร	5,348.59	-	273.71	5,074.88	4,602.00	114.60	245.86	4,470.74	604.14	746.59
รถยนต์ใช้สอย	11.69	-	0.06	11.63	10.52	-	0.05	10.47	1.16	1.17
ทรัพย์สินรอจำหน่าย	2,814.24	290.26	2,358.31	746.19	2,533.09	261.79	2,122.51	672.37	73.82	281.15
รวม	9,698.54	318.04	2,648.65	7,367.93	7,548.45	405.79	2,384.33	5,569.91	1,798.02	2,150.09

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ ราคาทุนมียอดเพิ่มขึ้น จำนวน 318.04 ล้านบาท เป็นสินทรัพย์ที่ซื้อเพิ่ม จำนวน 27.77 ล้านบาท ได้รับบริจาค จำนวน 0.01 ล้านบาท และรับโอนระหว่างบัญชี จำนวน 290.26 ล้านบาท ราคาทุนมียอดลดลง จำนวน 2,648.65 ล้านบาท เป็นการขายและตัดจำหน่ายสินทรัพย์ จำนวน 2,358.39 ล้านบาท และโอนออกระหว่างบัญชี จำนวน 290.26 ล้านบาท

ค่าเสื่อมราคาสะสมมียอดเพิ่มขึ้น จำนวน 405.79 ล้านบาท เป็นค่าเสื่อมราคาระหว่างงวด จำนวน 143.73 ล้านบาท เป็นส่วนเกินทุนจากการรับบริจาคระหว่างงวด จำนวน 0.27 ล้านบาท และรับโอนระหว่างบัญชี จำนวน 261.79 ล้านบาท ค่าเสื่อมราคาสะสมมียอดลดลงจำนวน 2,384.33 ล้านบาท เป็นการขายและตัดจำหน่ายสินทรัพย์ จำนวน 2,122.54 ล้านบาท และโอนออกระหว่างบัญชี จำนวน 261.79 ล้านบาท



5.6 Other current liability consist of

Unit : Million baht

	2017	2016
Employee guarantor	36.79	36.37
Employee pension fund	126.64	119.58
Total other current liability	163.43	155.95

Employee guarantor as of 30 September 2017 was 36.79 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 2017 amounting to 126.64 million baht deposited in a 12 month at account of the Government Housing Bank, Phraramkloa office Branch Account No. 001-21-041044-7

5.7 Long term loan receivable as of 30 September 2017 amounting to 3.33 million baht was the debt payment on behalf of Mahanakhon Transport Company Limited, which was under the liquidation.

5.8 Property, building and equipment

Unit : Million baht

	cost			Accumulated depreciation				Net value		
	Bring forward			balance	Bring forward			balance		
	1 Oct 16	increase	decrease	30 sept 17	1 Oct 16	increase	decrease	30 sept 17	30 sept 17	30 sept 17
Property	812.51	-	-	812.51	-	-	-	-	812.51	812.51
Building	520.43	1.95	0.11	522.27	253.64	18.06	0.11	271.59	250.68	266.79
Machinery	31.68	0.63	3.15	29.16	19.82	1.95	3.07	18.70	10.46	11.86
Spare parts	1.02	-	-	1.02	-	-	-	-	1.02	1.02
Office equipment	158.38	25.20	13.31	170.27	129.38	9.39	12.73	126.04	44.23	29.00
Bus	5,348.59	-	273.71	5,074.88	4,602.00	114.60	245.86	4,470.74	604.14	746.59
Car	11.69	-	0.06	11.63	10.52	-	0.05	10.47	1.16	1.17
Non- performing	2,814.24	290.26	2,358.31	746.19	2,533.09	261.79	2,122.51	672.37	73.82	281.15
Total	9,698.54	318.04	2,648.65	7,367.93	7,548.45	405.79	2,384.33	5,569.91	1,798.02	2,150.09

The fund money of lands, buildings, and equipment has increased 318.04 million baht. It is the additional buying for 27.77 million baht, the donated money for 0.01 million, and the account transfer for 290.26 million. The fund has decreased 2,648.65 million baht. It is the selling and the property cut in the amount of 2,358.39 million baht and the account transfer in the amount of 290.26 million baht.

Accumulated depreciation increased by 405.79 million Baht: 143.73 million Baht was interim depreciation; 0.27 million Baht was capital surplus from donation; and 261.79 million Baht was inter-account transfer receivable. Accumulated depreciation decreased by 2,384.33 million Baht: 2,122.54 million Baht was property sale and disposal and 261.79 million Baht was inter-account transfer payable.



ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ - สุทธิ ณ วันที่ 30 กันยายน 2560 จำนวน 1,798.02 ล้านบาท ในจำนวนดังกล่าวมีสินทรัพย์รับบริจาค ดังนี้
- รับรู้เป็นส่วนเกินทุนจากการรับบริจาค

หน่วย : ล้านบาท

ราคาทุน	ค่าเสื่อมราคาสะสม							มูลค่าสุทธิ		
	ยอดยกมา			คงเหลือ	ยอดยกมา			คงเหลือ		
	1 ต.ค. 59	เพิ่ม	ลด	30 ก.ย. 60	1 ต.ค. 59	เพิ่ม	ลด	30 ก.ย. 60	30 ก.ย. 60	30 ก.ย. 59
ที่ดิน	6.98	-	-	6.98	-	-	-	-	6.98	6.98
อาคาร-สิ่งปลูกสร้าง	20.26	-	0.04	20.22	18.55	0.23	0.03	18.75	1.47	1.71
เครื่องจักร เครื่องมือ	3.66	-	0.48	3.18	3.66	-	0.48	3.18	-	-
อะไหล่	1.02	-	-	1.02	-	-	-	-	1.02	1.02
เครื่องใช้สำนักงาน	5.43	-	0.22	5.21	5.39	0.03	0.22	5.20	0.01	0.04
รถยนต์โดยสาร	0.22	-	-	0.22	0.20	0.01	-	0.21	0.01	0.02
รวม	37.57	-	0.74.	36.83	27.8	0.27	0.73	27.34	9.49	9.77

- รับรู้เป็นรายได้รอการรับรู้

หน่วย : ล้านบาท

ราคาทุน	ค่าเสื่อมราคาสะสม							มูลค่าสุทธิ		
	ยอดยกมา			คงเหลือ	ยอดยกมา			คงเหลือ		
	1 ต.ค. 59	เพิ่ม	ลด	30 ก.ย. 60	1 ต.ค. 59	เพิ่ม	ลด	30 ก.ย. 60	30 ก.ย. 60	30 ก.ย. 59
เครื่องใช้สำนักงาน	6.50	0.01	4.78	1.73	5.43	0.23	4.55	1.11	0.62	1.07
รถยนต์โดยสาร	567.24	-	-	567.24	322.36	101.74	-	424.10	143.14	244.88
รวม	573.74	0.01	4.78.	568.97	327.79	101.97	4.55	425.21	143.76	245.95

5.9 สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง เป็นเงินที่ได้รับจากเงินงบประมาณเพื่อใช้จ่ายในโครงการก่อสร้างอุจาดรถโดยสาร ขสมก. ณ วันที่ 30 กันยายน 2560 มีรายการเปลี่ยนแปลงดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ยอดคงเหลือยกมา ณ วันที่ 1 ต.ค. 59	118.20
สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างระหว่างงวด	21.62
โอนเป็นทรัพย์สินระหว่างงวด	-
ยอดคงเหลือยกไป ณ วันที่ 30 ก.ย. 60	139.82



Land, building, and equipment - Net value as of 30 September 2017 was 1,798.02 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				balance	Bring forward			balance		
	1 Oct 16	increase	decrease	30 sept 17	1 Oct 16	increase	decrease	30 sept 17	30 sept 17	30 sept 17
Property	6.98	-	-	6.98	-	-	-	-	6.98	6.98
Building	20.26	-	0.04	20.22	18.55	0.23	0.03	18.75	1.47	1.71
Machinery	3.66	-	0.48	3.18	3.66	-	0.48	3.18	-	-
Spare parts	1.02	-	-	1.02	-	-	-	-	1.02	1.02
Office equipment	5.43	-	0.22	5.21	5.39	0.03	0.22	5.20	0.01	0.04
Bus	0.22	-	-	0.22	0.20	0.01	-	0.21	0.01	0.02
Total	37.57	-	0.74.	36.83	27.8	0.27	0.73	27.34	9.49	9.77

- As deferred income

Unit : Million baht

cost				Accumulated depreciation				Net value		
Bring forward				balance	Bring forward			balance		
	1 Oct 16	increase	decrease	30 ก.ย. 60	1 ต.ค. 59	increase	decrease	30 ก.ย. 60	30 ก.ย. 60	30 ก.ย. 59
Office equipment	6.50	0.01	4.78	1.73	5.43	0.23	4.55	1.11	0.62	1.07
Car	567.24	-	-	567.24	322.36	101.74	-	424.10	143.14	244.88
Total	573.74	0.01	4.78.	568.97	327.79	101.97	4.55	425.21	143.76	245.95

5.9 Assets during construction were the budgeted allocated for the construction of bus garages. As of 30 September 2017 there have been changes as follows:

Unit : Million baht

Amount brought forward as of 1 October 2016	118.20
Assets during construction period	21.62
โอนเป็นทรัพย์สินระหว่างงวด	-
Balance carried forward as of 30 September 2017	139.82



5.10 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2560	2559
เดินสะพัดบัญชีระหว่างกัน	5.28	30.50
เงินโอนระหว่างเขตกับสำนักงานใหญ่	32.34	113.91
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	0.40	0.41
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	68.02	144.82

5.11 เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น ๆ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

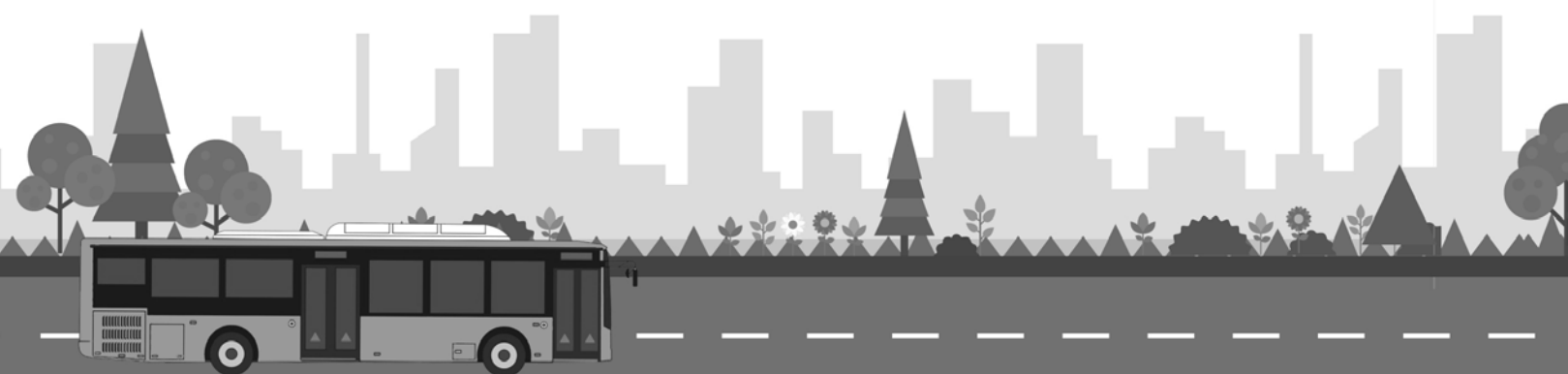
	2560	2559
ค่าเช่ารถยนต์โดยสาร	12.32	11.54
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น	142.79	1,706.96
ค่าเหมาซ่อม	369.21	943.34
เจ้าหนี้อื่น ๆ	182.55	348.63
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น ๆ	706.87	3,010.47

5.12 ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี ณ วันที่ 30 กันยายน 2560 มีรายการเปลี่ยนแปลง ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ยอดคงเหลือยกมา ณ วันที่ 1 ต.ค. 59	10,169.30
รับโอนจากเงินกู้ยืมระยะยาวและพันธบัตรระหว่างงวด	23,335.25
จ่ายชำระเงินกู้ยืมและไถ่ถอนพันธบัตรที่ครบกำหนด	(10,169.30)
ยอดคงเหลือยกไป ณ วันที่ 30 ก.ย. 60	23,335.25

5.13 เงินกู้ยืมระยะสั้น ณ วันที่ 30 กันยายน 2560 จำนวน 2,962.30 ล้านบาท มีกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน เงินต้นและดอกเบี้ย โดยกู้ยืมจากธนาคารออมสิน ลงวันที่ 22 สิงหาคม 2560 มีวงเงินกู้จำนวน 2,962.30 ล้านบาท เบิกเงินกู้แล้วในงวดปีบัญชี 2560 จำนวน 2,962.30 ล้านบาท กำหนดชำระคืนภายใน 6 เดือน นับตั้งแต่วันที่ 29 สิงหาคม 2560 เป็นต้นไป กำหนดชำระคืนต้นเงินกู้พร้อมดอกเบี้ยงวดเดียวทั้งจำนวนในวันที่ 1 มีนาคม 2561 ในอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 1.52 ต่อปี



5.10 Other non-current assets consist of the following:

Unit : Million baht

	2017	2016
Current between accounts	5.28	30.50
Head office and operation zone transfer	32.34	113.91
Other non-current assets	0.40	0.41
Total non-current assets	68.02	144.82

5.11 Trade account payables and other consist of

Unit : Million baht

	2017	2016
Cost of Car rental	12.32	11.54
Expense Fuel and Lubrication	142.79	1,706.96
Expense Repair	369.21	943.34
Other creditors	182.55	348.63
Including trade and other payables	706.87	3,010.47

5.12 Long-term payables due with in 1 year as of 30 September 2016, having changes as follows:

Unit : Million baht

Balance cost forward as of 1 October 2016	
Received Transfer from long-term loans and bonds during the period	23,335.25
Pay the loan and redeem bonds maturing as due to	(10,169.30)
Balance as outstanding of 30 September 2017	23,335.25

5.13 The short-term loan on 30 September 2017 amounts 2,962.30 million baht guaranteed by the Ministry of Finance. The principle and interest were borrowed dated on 22 August 2017 in the amount of 2,962.30 million baht. The 2017 account has been withdrawn for 2,962.30 million baht; the due is within six months from 29 August 2017 onwards. The total principal and interest due is on 1 March 2018. The interest in 1.52 percent a year (The repayment before due.



5.14 หนี้สินหมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2560	2559
เจ้าหนี้อุปติเหตุค้ำจ่าย	64.64	59.97
ค่าปรับชำระหนี้เกินกำหนด	-	528.03
เงินเดือนและสวัสดิการค้ำจ่าย	563.61	526.93
เงินโอนเขตสำนักงานใหญ่ค้ำจ่าย	32.34	113.91
ค่าสาธารณูปโภคค้ำจ่าย	0.29	0.62
ค้ำจ่ายอื่น ๆ	53.81	51.61
รายได้รับล่วงหน้า	68.49	75.94
รวมหนี้สินหมุนเวียนอื่น	783.18	1,357.01

5.15 เงินกู้ยืมระยะยาว ซึ่งมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินต้นและดอกเบี้ย ณ วันที่ 30 กันยายน 2560 มีรายการเปลี่ยนแปลง ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	เงินกู้ยืม	พันธบัตร	รวม
ยอดคงเหลือยกมา ณ วันที่ 1 ต.ค. 59	9,927.50	62,299.38	72,226.88
เพิ่มจากการกู้เงินและออกพันธบัตร	12,237.69	0,863.66	23,101.35
โอนไปส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(14,185.25)	9,150.00)	(23,335.25)
จ่ายชำระเงินกู้ยืมก่อนครบกำหนด	(178.28)	-	(178.28)
ยอดคงเหลือยกไป ณ วันที่ 30 ก.ย. 60	7,801.66	64,013.04	71,814.70



5.14 Other current liabilities consist of :

Unit : Million baht

	2017	2016
Payable accrued accident	64.64	59.97
Fines for overdue debt	-	528.03
Accrued welfare and salary	563.61	526.93
Accrued head office and zone transfer		113.91
Accrued utility cost	0.29	0.62
Other accrued payable	53.81	51.61
Advanced revenue	68.49	75.94
Total other current liability	783.18	1,357.01

5.15 Long-term loans of which Ministry of Finance is guarantor of principal and interest as 30 September 2017 consist of the following changes.

Unit : Million baht

	Long-term loan	BMTA bond	Total
Brought forward as of 1 Oct. 2016	9,927.50	62,299.38	72,226.88
Increasing from loan and bond issuance	12,237.69	0,863.66	23,101.35
Transferred to long-term liabilities one year payable	(14,185.25)	9,150.00)	(23,335.25)
Balance as of 30 Sep. 2017			
The repayment before due	(178.28)	-	(178.28)
The balance is replaced to 30 Sep. 2017	7,801.66	64,013.04	71,814.70



5.15.1 เงินกู้ยืม (สัญญากู้ระยะยาว TERM LOAN) จำนวน 7,801.66 ล้านบาท มีรายละเอียดดังนี้

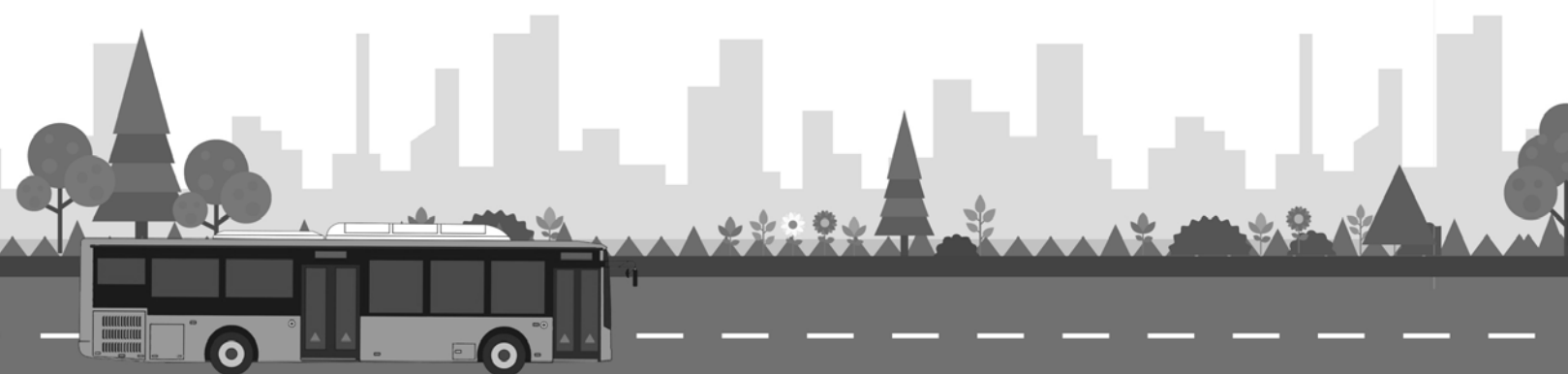
หน่วย : ล้านบาท

ธนาคาร ผู้ให้กู้	สัญญาลงวันที่	วงเงิน	ระยะเวลา	อัตราดอกเบี้ยร้อยละต่อปี (คำนวณจากอัตราดอกเบี้ย เงินฝากประจำ 6 เดือน ต่ำ สุด)	กู้เพิ่ม ระหว่าง งวด	โอนเป็นหนี้ที่ ครบกำหนด ชำระใน 1 ปี	(จ่ายชำระเงินกู้ยืม ก่อนครบกำหนด)	ยอดคง เหลือ
ออมสิน	24 ก.พ. 55	1,760.00	6 ปี	+1.32%	-	1,760.00	-	-
กรุงเทพ	5 ต.ค. 58	8,167.50	2 ปี 3 เดือน	+0.25%	-	8,167.50	-	-
ออมสิน	28 ก.ย. 59	4,400.00	1 ปี 6 เดือน	+1.73%	4,257.75	4,257.75	-	-
กรุงไทย	28 ธ.ค. 59	3,545.83	2 ปี	+1.72%	2,161.21	-	-	2,968.73
กรุงศรีอยุธยา	3 เม.ย. 60	2,161.21	2 ปี	+1.65%	2,161.21	-	178.28	1,982.93
กรุงไทย	22 มิ.ย. 60	2,438.77	3 ปี	+1.63%	1,850.00	-	-	1,850.00
ออมสิน	28 ส.ค. 60	1,777.20	2 ปี	+1.58%	1,000.00	-	-	1,000.00
รวม					12,237.69	14,185.25	178.28	7,801.66

5.15.2 พันธบัตรเงินกู้ ขสมก. จำนวน 64,013.04 ล้านบาท มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

พ.ศ.	ครั้งที่	พันธบัตร ขสมก.	จำนวนโดย ธนาคาร	วงเงิน	กำหนด ไถ่ถอน	วันที่ออก พันธบัตร	วันที่ครบ กำหนด	อัตราดอกเบี้ย ต่อปี	ออกจำหน่าย ระหว่างงวด	โอนเป็นหนี้ที่ ครบกำหนด ชำระใน 1 ปี	คงเหลือ
2553	1	ทหารไทย	1,000.00	1,000.00	12 ปี	28 ต.ค. 52	28 ต.ค. 64	4.850	-	-	1,000.00
2553	2	กสิกรไทย	883.88	883.88	10 ปี	4 ธ.ค. 52	4 ธ.ค. 62	4.380	-	-	883.88
2553	3	กสิกรไทย	1,000.00	1,000.00	12 ปี	4 ธ.ค. 52	4 ธ.ค. 64	4.590	-	-	1,000.00
2553	4	ไทยพาณิชย์	1,000.00	1,000.00	10 ปี	6 พ.ค. 53	6 พ.ค. 63	3.660	-	-	1,000.00
2553	6	กรุงเทพ	1,000.00	1,000.00	8 ปี	26 ส.ค. 53	26 ส.ค. 61	3.560	-	1,000.00	-
2553	8	กรุงเทพ	950.00	950.00	9 ปี	2 ก.ย. 53	2 ก.ย. 62	3.500	-	-	950.00
2554	1	สแตนดาร์ด ชาร์เตอร์ด	980.00	980.00	10 ปี	16 มิ.ย. 54	16 มิ.ย. 64	3.750	-	-	980.00
2554	2	กรุงเทพ	1,940.00	1,940.00	8 ปี	28 ก.ค. 54	28 ก.ค. 62	4.300	-	-	1,940.00



5.15.1 Loan (LONG TEAM LOAN) amount 7,801.66 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 period	Transferred as long-term payable within 1 year	Long-term loan payment prior to the due date	Balance
Government Savings	24 Feb 12	1,760.00	6 Years	+1.32%	-	1,760.00	-	-
Bangkok Bank	5 Oct 15	8,167.50	2 Years 3 Months	+0.25%	-	8,167.50	-	-
Government Savings	28 Sep 16	4,400.00	1 Years 6 Months	+1.73%	4,257.75	4,257.75	-	-
Krung Thai	28 Dem 16	3,545.83	2 Years	+1.72%	2,161.21	-	-	2,968.73
Krungsri	3 Apr 17	2,161.21	2 Years	+1.65%	2,161.21	-	178.28	1,982.93
Krung Thai	22 Jun 17	2,438.77	2 Years	+1.63%	1,850.00	-	-	1,850.00
Government Savings	28 Aug 17	1,777.20	2 Years	+1.58%	1,000.00	-	-	1,000.00
Total					12,237.69	14,185.25	178.28	7,801.66

5.15.2 BMTA loan bond amount 64,013.04 million baht, having details as follows:

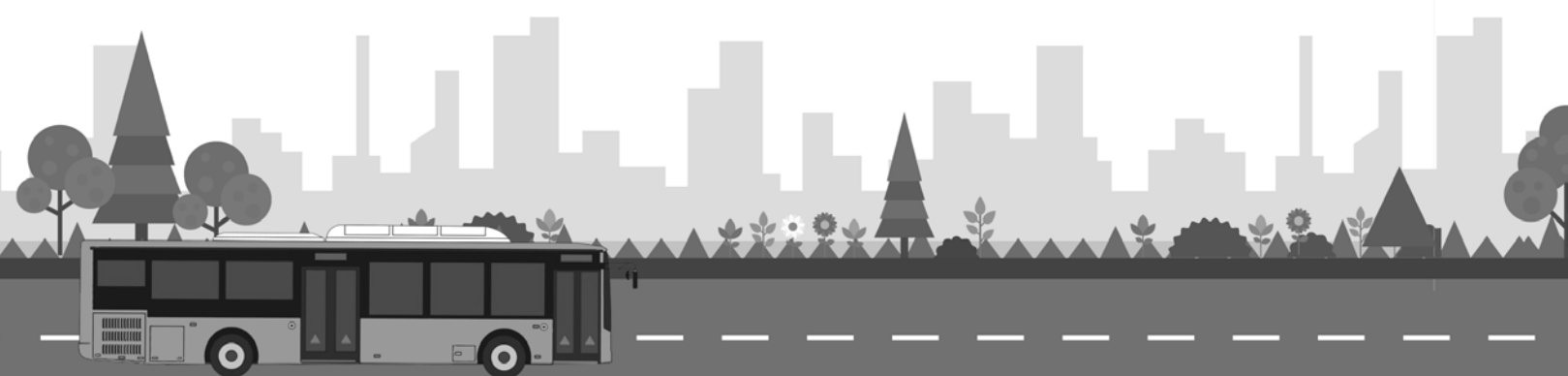
Unit : Million baht

BMTA bond		Selling banks	Credit line	maturity	Date of bond	Due date	Interest rate per year	Issued Paying during the period	Transferred as long-term payable within 1 year	Balance
Year	times									
2010	1	Thai Military	1,000.00	12 Yrs.	28 Oct 09	28 Oct 21	4.850	-	-	1,000.00
2010	2	Kasikornthai	883.88	10 Yrs.	4 Dec 09	4 Dec 19	4.380	-	-	883.88
2010	3	Kasikornthai	1,000.00	12 Yrs.	4 Dec 09	4 Dec 21	4.590	-	-	1,000.00
2010	4	Siam	1,000.00	10 Yrs.	6 Nov 10	6 May 20	3.660	-	-	1,000.00
2010	6	Bangkok Bank	1,000.00	8 Yrs.	26 Aug	26 Aug18	3.560	-	1,000.00	-



หน่วย : ล้านบาท

พันธบัตร สมก.		จำหน่ายโดย ธนาคาร	วงเงิน	กำหนด ไถ่ถอน	วันที่ออก พันธบัตร	วันที่ครบ กำหนด	อัตราดอกเบี้ย ต่อปี	ออกจำหน่าย ระหว่างงวด	โอนเป็นหนี้ที่ ครบกำหนด ชำระในปี	คงเหลือ
พ.ศ.	ครั้งที่									
2554	3	กรุงเทพ	1,000.00	10 ปี	28 ก.ค. 54	28 ก.ค. 64	4.380	-	-	1,000.00
2554	4	กรุงเทพ	1,000.00	12 ปี	28 ก.ค. 54	28 ก.ค. 66	4.450	-	-	1,000.00
2555	1	กรุงไทย	1,000.00	10 ปี	17 ต.ค. 54	17 ต.ค. 64	3.970	-	-	1,000.00
2555	2	ออมสิน	1,000.00	7 ปี	13 ธ.ค. 54	13 ธ.ค. 61	3.585	-	-	1,000.00
2555	4	กรุงเทพ	1,000.00	6 ปี	8 ก.พ. 55	8 ก.พ. 61	3.340	-	1,000.00	-
2555	5	สแตนดาร์ด ชาร์เตอร์ด	800.00	10 ปี	16 ก.พ. 55	16 ก.พ. 65	3.500	-	-	800.00
2555	6	กรุงเทพ	1,200.00	10 ปี	2 เม.ย. 55	2 เม.ย. 65	4.020	-	-	1,200.00
2556	4	ซีไอเอ็มบี ไทย	1,850.00	5 ปี	26 มี.ค. 56	26 มี.ค. 61	3.450	-	1,850.00	-
2556	5	กรุงเทพ	400.00	7 ปี	29 เม.ย. 56	29 เม.ย. 63	3.545	-	-	400.00
2556	6	กรุงศรีอยุธยา	1,000.00	5 ปี	3 มิ.ย. 56	3 มิ.ย. 61	3.134	-	1,000.00	-
2556	7	สแตนดาร์ด ชาร์เตอร์ด	1,000.00	10 ปี	3 มิ.ย. 56	3 มิ.ย. 66	3.530	-	-	1,000.00
2556	8	ไทยพาณิชย์	1,300.00	5 ปี	14 มิ.ย. 56	14 มิ.ย. 61	3.238	-	1,300.00	-
2556	9	ฮ่องกงและ เซี่ยงไฮ้	1,000.00	10 ปี	14 มิ.ย. 56	14 มิ.ย. 66	3.780	-	-	1,000.00
2556	10	ไทยพาณิชย์	1,000.00	5 ปี	24 มิ.ย. 56	24 มิ.ย. 61	3.655	-	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	12	ไทยพาณิชย์	400.00	5 ปี	5 มิ.ย. 56	5 มิ.ย. 61	3.195	-	400.00	-
2556	13	ไทยพาณิชย์	950.00	5 ปี	4 ก.ค. 56	4 ก.ค. 61	3.760	-	950.00	-
2556	14	ทหารไทย	1,000.00	7 ปี	5 ส.ค. 56	5 ส.ค. 63	3.940	-	-	1,000.00
2556	15	ทหารไทย	650.00	5 ปี	5 ส.ค. 56	5 ส.ค. 61	3.720	-	650.00	-
2556	17	กรุงเทพ	500.00	10 ปี	20 ก.ย. 56	20 ก.ย. 66	4.520	-	-	500.00
2557	1	กรุงเทพ	1,000.00	5 ปี	29 ต.ค. 56	29 ต.ค. 61	3.795	-	-	1,000.00
2557	2	กรุงเทพ	1,000.00	7 ปี	17 ธ.ค. 56	17 ธ.ค. 63	4.030	-	-	1,000.00
2557	3	สแตนดาร์ด ชาร์เตอร์ด	1,000.00	8 ปี	14 ม.ค. 57	14 ม.ค. 65	4.160	-	-	-



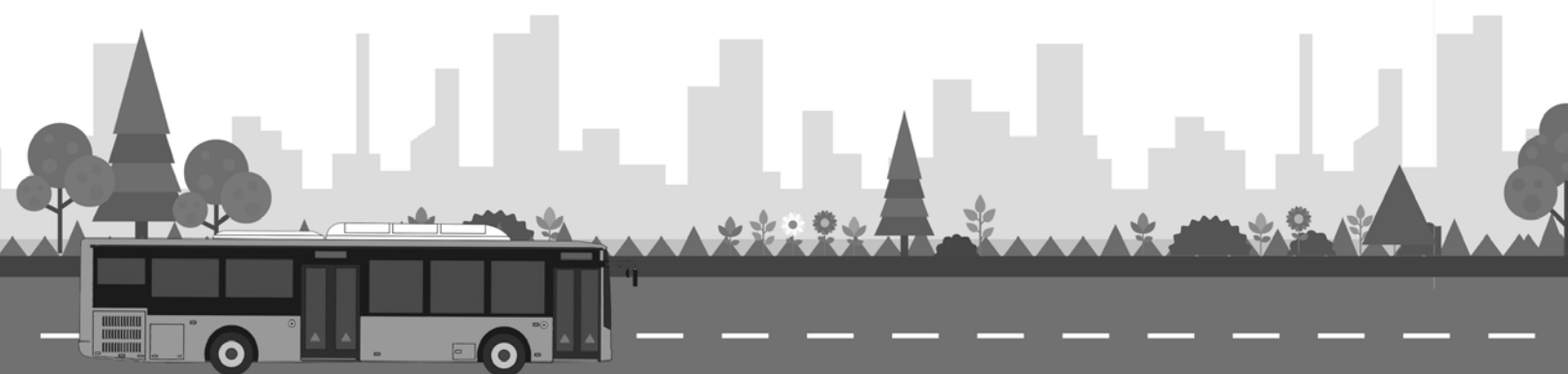
Unit : Million baht

BMTA bond		Selling banks	Credit line	maturity	Date of bond	Due date	Interest rate per year	Issued Paying during the period	Transferred as long-term payable within 1 year	Balance
Year	times									
2010	8	Bangkok Bank	950.00	9 Yrs..	2 Sep 10	2 Sep 19	3.500	-	-	950.00
2011	1	Standard Chartered	980.00	10 Yrs.	16 Jul 11	16 Jun 21	3.750	-	-	980.00
2011	2	Bangkok Bank	1,940.00	8 Yrs.	28 Jul 11	28 Jul 19	4.300	-	-	1,940.0
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	10 Yrs.	28 Jul 11	28 Jul 23	4.450	-	-	1,000.00
2012	1	Krung Thai	1,000.00	10 Yrs.	17 Oct 11	17 Oct 21	3.970	-	-	1,000.00
2012	2	Government Savings	1,000.00	7 Yrs.	13 Dec 11	13 Dec 18	3.585	-	-	1,000.00
2012	4	Bangkok Bank	1,000.00	6 Yrs.	8 Feb 12	8 Feb 18	3.340	-	1,000.00	-
2012	5	Standard Chartered	800.00	10 Yrs.	16 Feb 12	16 Feb 22	3.500	-	-	800.00
2012	6	Bangkok Bank	1,200.00	10 Yrs.	2 Apr 12	2 Apr 22	4.020	-	-	1,200.00
2013	4	CIMB Thai	1,850.00	5 Yrs.	26 Mar 13	26 Mar 18	3.450	-	1,850.00	-
2013	5	Bangkok Bank	400.00	7 Yrs.	29 Apr 13	29 Apr 20	3.545	-	-	400.00
2013	6	Krungsri	1,000.00	5 Yrs.	3 Jun 13	3 Jun 18	3.134	-	1,000.00	-
2013	7	Standard Chartered	1,000.00	10 Yrs.	3 Jun 13	3 Jun 23	3.530	-	-	1,000.0
2013	8	Siam Commercial	1,300.00	5 Yrs.	14 Jun 13	14 Jun 18	3.238	-	1,300.00	-
2013	9	Hong Kong Shanghai	1,000.00	10 Yrs.	14 Jun 13	14 Jun 23	3.780	-	-	1,000.00
2013	10	Siam Commercial	1,000.00	5 Yrs.	24 Jun 13	24 Jun 18	3.655	-	1,000.00	-
2013	11	CIMB Thai	1,000.00	7 Yrs.	2 Jul 13	2 Jul 20	3.850	-	-	1,000.00



หน่วย : ล้านบาท

พันธบัตรข สมก.		จำหน่ายโดย ธนาคาร	วงเงิน	กำหนด ไถ่ถอน	วันที่ออก พันธบัตร	วันที่ครบ กำหนด	อัตราดอกเบี้ย ต่อปี	ออกจำหน่าย ระหว่างงวด	โอนเป็นหนี้ที่ ครบกำหนด ชำระใน 1 ปี	คงเหลือ
พ.ศ.	ครั้งที่									
2557	4	กรุงเทพ	1,300.00	10 ปี	24 ม.ค. 57	24 ม.ค. 67	4.275	-	-	1,300.00
2557	5	ไทยพาณิชย์	1,000.00	5 ปี	17 ก.พ. 57	17 ก.พ. 62	3.590	-	-	1,000.00
2557	6	กรุงเทพ	900.00	10 ปี	13 มี.ค. 57	13 มี.ค. 67	3.985	-	-	900.00
2557	7	ไทยพาณิชย์	1,000.00	10 ปี	10 เม.ย. 57	10 เม.ย. 67	4.000	-	-	1,000.00
2557	8	สแตนดาร์ด ชาร์เตอร์ด	1,000.00	5 ปี	10 เม.ย. 57	10 เม.ย. 62	3.530	-	-	1,000.00
2557	9	ไทยพาณิชย์	1,000.00	8 ปี	24 เม.ย. 57	24 เม.ย. 65	3.800	-	-	1,000.00
2557	10	สแตนดาร์ด ชาร์เตอร์ด	1,300.00	10 ปี	6 พ.ค. 57	6 พ.ค. 67	3.810	-	-	1,300.00
2557	11	สแตนดาร์ด ชาร์เตอร์ด	1,960.00	10 ปี	6 มิ.ย. 57	6 มิ.ย. 67	3.980	-	-	1,960.00
2557	11	กรุงไทย	40.00	10 ปี	6 มิ.ย. 57	6 มิ.ย. 67	3.980	-	-	40.00
2557	12	กรุงไทย	2,400.00	7 ปี	6 มิ.ย. 57	6 มิ.ย. 64	3.740	-	-	2,400.00
2557	13	ไทยพาณิชย์	2,000.00	12 ปี	7 ก.ค. 57	7 ก.ค. 69	4.000	-	-	2,000.00
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
2558	3	ซีไอเอ็มบี ไทย	2,000.00	6 ปี	23 ม.ค. 58	23 ม.ค. 64	2.600	-	-	2,000.00
2558	4	ซีไอเอ็มบี ไทย	2,000.00	10 ปี	23 ม.ค. 58	23 ม.ค. 68	2.880	-	-	2,000.00
2559	1	กรุงเทพ	4,100.00	15 ปี	11 เม.ย. 59	11 เม.ย. 74	2.310	-	-	4,100.00
2559	1	กรุงไทย	4,075.50	15 ปี	11 เม.ย. 59	11 เม.ย. 74	2.310	-	-	4,075.50
2559	1	กสิกรไทย	3,420.00	15 ปี	11 เม.ย. 59	11 เม.ย. 74	2.310	-	-	3,420.00
2560	1	สแตนดาร์ด ชาร์เตอร์ด	1,157.00	19 ปี 6 เดือน	4 ม.ค. 60	4 ก.ค. 79	3.610	1,157.00	-	1,157.00
2560	1	ซีไอเอ็มบี ไทย	900.00	19 ปี 6 เดือน	4 ม.ค. 60	4 ก.ค. 79	3.610	900.00	-	900.00
2560	2	กรุงศรีอยุธยา	1,450.00	4 ปี 11 เดือน	3 เม.ย. 60	3 มี.ค. 65	2.300	1,450.00	-	1,450.00
2560	2	กรุงไทย	490.00	4 ปี 11 เดือน	3 เม.ย. 60	3 มี.ค. 65	2.300	490.00	-	490.00



Unit : Million baht

BMTA bond		Selling banks	maturity	Credit line	Date of bond	Due date	Interest rate per year	Issued Paying during the period	Transferred as long-term payable within 1 year	Balance
Year	times									
2013	13	Siam Commercial	950.00	5 Yrs.	4 Jul 13	4 Jul 18	3.760	-	950.00	-
2013	14	CIMB Thai	1,000.00	7 Yrs.	5 Aug 13	5 Aug 20	3.940	-	-	1,000.00
2013	15	Thai Military	650.00	5 Yrs.	5 Aug 13	5 Aug 18	3.720	-	650.00	-
2013	17	Bangkok Bank	500.00	10 Yrs.	20 Sep 13	20 Sep 23	4.520	-	-	500.00
2014	1	Bangkok Bank	1,000.00	5 Yrs.	29 Oct 13	29 Oct 18	3.795	-	-	1,000.00
2013	2	Bangkok Bank	1,000.00	7 Yrs.	17 Dec 13	17 Dec 20	4.030	-	-	1,000.00
2013	3	Standard Chartered	1,000.00	8 Yrs.	14 Jan 14	14 Jan 22	4.160	-	-	1,000.00
2013	4	Bangkok Bank	1,300.00	10 Yrs.	24 Jan 14	24 Jan 24	4.275	-	-	1,300.00
2013	5	Siam Commercial	1,000.00	5 Yrs.	17 Feb 14	17 Feb 19	3.590	-	-	1,000.00
2013	6	Bangkok Bank	900.00	10 Yrs.	13 Mar 14	13 Mar 24	3.985	-	-	900.00
2013	7	Siam Commercial	1,000.00	10 Yrs.	10 Apr 14	10 Apr 24	4.000	-	-	1,000.00
2013	8	Standard Chartered	1,000.00	5 Yrs.	10 Apr 14	10 Apr 19	3.530	-	-	1,000.00
2013	9	Siam Commercial	1,000.00	8 Yrs.	24 Apr 14	24 Apr 22	3.800	-	-	1,000.00
2013	10	Standard Chartered	1,300.00	10 Yrs.	6 May 14	6 May 24	3.810	-	-	1,300.00
2013	11	Standard Chartered	1,960.00	10 Yrs.	6 Jun 14	6 Jun 24	3.980	-	-	1,960.00
2013	11	Krung Thai	40.00	10 Yrs.	6 Jun 14	6 Jun 24	3.980	-	-	40.00
2013	12	Krung Thai	2,400.00	7 Yrs.	6 Jun 14	6 Jun 21	3.740	-	-	2,400.00
2013	13	Siam Commercial	2,000.00	12 Yrs.	7 Jul 14	7 Jul 26	4.000	-	-	2,000.00



หน่วย : ล้านบาท

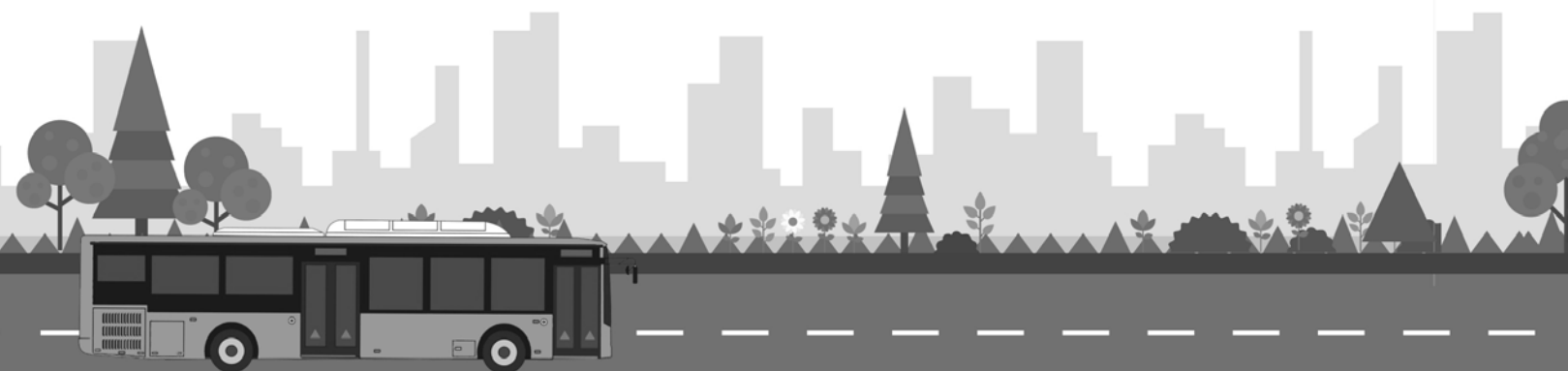
พันธบัตรฯ สมก.		จำหน่ายโดย ธนาคาร	วงเงิน	กำหนด ไถ่ถอน	วันที่ออก พันธบัตร	วันที่ครบ กำหนด	อัตราดอกเบี้ย ต่อปี	ออกจำหน่าย ระหว่างงวด	โอนเป็นหนี้ที่ ครบกำหนด ชำระใน 1 ปี	คงเหลือ
พ.ศ.	ครั้งที่									
2560	2	ซีไอเอ็มบี ไทย	1,566.66	4 ปี 11 เดือน	3 เม.ย. 60	3 มี.ค. 65	2.300	1,566.66	-	1,566.66
2560	3	สแตนดาร์ด ชาร์เตอร์ด	2,000.00	9 ปี 7 เดือน	3 เม.ย. 60	3 พ.ย. 69	3.000	2,000.00	-	2,000.00
2560	3	กรุงศรีอยุธยา	700.00	9 ปี 7 เดือน	3 เม.ย. 60	3 พ.ย. 69	3.000	700.00	-	700.00
2560	3	กรุงไทย	1,500.00	9 ปี 7 เดือน	3 เม.ย. 60	3 พ.ย. 69	3.000	1,500.00	-	1,500.00
2560	3	ซีไอเอ็มบี ไทย	1,100.00	9 ปี 7 เดือน	3 เม.ย. 60	3 พ.ย. 69	3.000	1,100.00	-	1,100.00
รวม			73,163.0438					10,863.66	9,150.00	64,013.04

5.16 รายได้รอการรับรู้ ณ วันที่ 30 กันยายน 2560 มีรายการเปลี่ยนแปลง ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ยอดคงเหลือยกมา ณ วันที่ 1 ต.ค. 59		245.95
บวก รับบริจาคทรัพย์สินระหว่างงวด		0.01
		245.96
หัก ค่าเสื่อมราคา	101.97	
โอนเข้าทรัพย์สินรอจำหน่าย	0.23	102.20
ยอดคงเหลือยกไป ณ วันที่ 30 ก.ย. 60		143.76

5.17 ประมาณการหนี้สินระยะยาว ณ วันที่ 30 กันยายน 2560 จำนวน 4,400.40 ล้านบาท เป็นเงินกองทุนบำเหน็จพนักงานค้างจ่าย ซึ่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้จัดตั้งเงินกองทุนบำเหน็จพนักงานเพื่อไว้จ่ายเป็นเงินบำเหน็จให้กับพนักงานที่พ้นสภาพการเป็นพนักงานตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในข้อบังคับขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ฉบับที่ 47 ว่าด้วยเงินบำเหน็จ และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจ่ายสมทบเงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน ร้อยละ 12 ของเงินเดือนพนักงานทุกสิ้นเดือน และรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน และ ณ วันสิ้นงวดจะจ่ายเงินสมทบเงินกองทุนบำเหน็จพนักงานให้เท่ากับภาระผูกพันที่จะต้องจ่าย โดยจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ส่วนดอกผลที่เกิดจากเงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน รับรู้เป็นรายได้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ



Unit : Million baht

BMTA bond		Selling banks	Credit line	maturity	Date of bond	Due date	Interest rate per year	Issued Paying during the period	Transferred as long-term payable within 1 year	Balance
Year	times									
2013	14	Siam Commercial	1,000.00	8 Yrs.	7 Jul 14	7 Jul 22	3.835	-	-	1,000.00
2014	2	Krung Thai	1,000.00	5 Yrs.	15 Dec 14	15 Dec 19	2.598	-	-	1,000.00
2014	3	CIMB Thai	2,000.00	6 Yrs.	23 Jan 15	23 Jan 21	2.600	-	-	2,000.00
2014	4	CIMB Thai	2,000.00	10 Yrs.	23 Jan 15	23 Jan 25	2.880	-	-	2,000.00
2015	1	Bangkok Bank	4,100.00	15 Yrs.	11 Apr 16	11 Apr 31	2.310	-	-	4,100.00
2015	1	Krung Thai	4,075.50	15 Yrs.	11 Apr 16	11 Apr 32	2.310	-	-	4,075.50
2015	1	Kasikornthai	3,420.00	15 Yrs.	11 Apr 16	11 Apr 31	2.310	-	-	3,420.00
2016	1	Standard Chartered	1,157.00	19 Yrs. 6 Mth	4 Jan 17	4 Jul 36	3.610	1,157.00	-	1,157.00
2016	1	CIMB Thai	900.00	19 Yrs. 6 Mth	4 Jan 17	4 Jul 36	3.610	900.00	-	900.00
2560	2	Krungsri	1,450.00	4 Yrs. 11 Mth	3 Apr 17	3 Mar 22	2.300	1,450.00	-	1,450.00
2560	2	Krung Thai	490.00	4 Yrs. 11 Mth	3 Apr 17	3 Mar 22	2.300	490.00	-	490.00
2560	2	CIMB Thai	1,566.66	4 Yrs. 11 Mth	3 Apr 17	3 Mar 22	2.300	1,566.66	-	1,566.66
2560	3	Standard Chartered	2,000.00	9 Yrs 7 Mth	3 Apr 17	3 Nov 26	3.000	2,000.00	-	2,000.00
2560	3	Krungsri	700.00	9 Yrs 7 Mth	3 Apr 17	3 Nov 26	3.000	700.00	-	700.00
2560	3	Krung Thai	1,500.00	9 Yrs 7 Mth	3 Apr 17	3 Nov 26	3.000	1,500.00	-	1,500.00
2560	3	CIMB Thai	1,100.00	9 Yrs 7 Mth	3 Apr 17	3 Nov 26	3.000	1,100.00	-	1,100.00
Total			73,163.0438					10,863.66	9,150.00	64,013.04



5.18 ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

ผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงาน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีภาระสำหรับเงินชดเชยพนักงานที่ต้องจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อออกจากงานตามกฎหมายแรงงาน ซึ่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพถือว่าเงินชดเชยดังกล่าวเป็นโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานสำหรับพนักงาน

ข้อสมมติฐานในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย

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

การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

หน่วย : ล้านบาท

	2560	2559
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันที่ 1 ต.ค. 59	1,470.27	1,464.36
ผลประโยชน์พนักงานสำหรับงวด	193.87	204.04
ผลประโยชน์พนักงานที่จ่ายระหว่างงวด	(200.51)	(198.13)
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันที่ 30 ก.ย. 60	1,463.63	1,470.27

5.19 หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2560	2559
เงินประกันและเงินค้ำประกันตัวพนักงาน	32.21	31.21
เงินประกันสัญญาและเงินกองทุนอุบัติเหตุ	163.18	157.12
เงินรับฝากอื่น ๆ	340.17	1.34
เงินมัดจำ	29.20	27.62
เงินรับล่วงหน้ากรณีอุบัติเหตุ	1.17	2.30
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	565.93	219.59

5.20 ส่วนเกินทุนจากการรับบริจาค เป็นสินทรัพย์ที่ได้รับบริจาคตั้งแต่เริ่มจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

มียอดยกมา ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2559 จำนวน 9.77 ล้านบาท ตัดค่าเสื่อมราคา จำนวน 0.27 ล้านบาท ตัดจำหน่ายสินทรัพย์เสื่อมสภาพจำนวน 0.01 ล้านบาท คงเหลือส่วนเกินทุนจากการรับบริจาค ณ วันที่ 30 กันยายน 2560 จำนวน 9.49 ล้านบาท (ตามหมายเหตุข้อ 5.8)



5.16 Deferred revenue as of 30 September 2017 has changes as follows:

Unit : Million baht

Brought forward as of Oct. 2016		245.95
Plus donated assets		0.01
		245.96
Deduction for depreciation	101.97	
The property transfer for sale	0.23	102.20
The balance is replaced to 30 September 2017		143.76

5.17 Estimate of Long-Term Liabilities as of 30 September 2017 was 4,400.40 million Baht. This consists of outstanding employee pension funds which Bangkok Mass Transit Authority has established an employee pension fund aimed for payment of pension to employees whose employment is terminated according to the criteria set forth in Bangkok Mass Transit Authority Regulation no. 47 on Pension and amendments. On this matter, Bangkok Mass Transit Authority is obligated to pay contribution to the fund at the rate of 12% of the employee's salary. This contribution is recognised in Profit and Loss Statement and at the end of period BMTA will make payment of the fund contribution at the amount equivalent to obligated amount. This will be recognised in Comprehensive Profit and Loss Statement. The profit arising from the employee pension fund, on the other hand, is recognised as income in the Comprehensive Profit and Loss Statement.

5.18 Obligation in Employee Benefits

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

Hypothesis of primary assessment per actuarial

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

Changes in current value of obligation in employee benefits

Unit : Million baht

	2017	2016
Obligation in employee benefits as of 1 October 2016	1,470.27	1,464.36
Employee benefits for the period	193.87	204.04
Employee benefits payable in between periods	(200.51)	(198.13)
Obligation in employee benefits as of 30 September 2017	1,463.63	1,470.27



5.21 รายได้ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2560 ประกอบด้วย

5.21.1 รายได้จากการเดินรถ

หน่วย : ล้านบาท

	2560	2559
รายได้จากการจำหน่ายตั๋วรถโดยสาร	3,008.53	3,208.62
รายได้ค่าโดยสารรัฐบาลรับภาระ	3,297.70	3,189.46
รายได้จากการจำหน่ายบัตรเดือน	14.94	15.50
รายได้จากการจำหน่ายตั๋วคูปอง	124.53	129.87
ส่วนแบ่งค่าโดยสารรถร่วมบริการ	131.05	472.88
ส่วนแบ่งค่าโดยสารรถเมล์เล็ก	43.71	23.68
ส่วนแบ่งค่าโดยสารรถหมวด 4 (รถในซอย)	7.44	7.80
ส่วนแบ่งค่าโดยสารรถตู้	70.64	73.86
รายได้จากการให้เช่ารถเหมาคัน	282.97	28.24
รวมรายได้จากการเดินรถ	6,981.51	7,149.91

5.21.2 รายได้อื่น

หน่วย : ล้านบาท

	2560	2559
รายได้ค่าปรับผิดสัญญาต่าง ๆ	33.30	40.58
รายได้ดอกเบี้ยรับ	20.35	13.65
รายได้ส่วนลดน้ำมัน	0.58	-
รายได้ส่วนลดรับ	3.62	3.62
รายได้จากการให้สิทธิโฆษณา	88.93	84.17
รายได้จากการขายวัสดุและครุภัณฑ์	565.93	219.59
	3.32	3.19
รายได้จากการรับบริจาค	101.99	103.86
รายได้อื่น ๆ	70.70	23.96
รวมรายได้อื่น	322.79	273.03



5.19 Other non-current liabilities include:

Unit : Million baht

	2017	2016
Insurance and employee guarantee amounts	32.21	31.21
Contractual insurance and accident fund	163.18	157.12
Other deposits	340.17	1.34
Deposits	29.20	27.62
Advance receivables in case of accidents	1.17	2.30
Total non-current liabilities	565.93	219.59

5.20 Capital surplus from donation: is the property that has been received from donation since the establishment of Bangkok Mass Transit Authority. The brought forward amount as of 1 October 2016 was 9.77 million Baht, depreciated by 0.27 million Baht, The decedent property cut amounts 0.01 million baht. The surplus donation balance on 30 September 2017 amounts 9.49 million baht (according to the note No.5.8)

5.21 Income for the year ended on 30 September 2017 consists of

5.21.1 Income from bus operation

Unit : Million baht

	2017	2016
Income from fare ticket sales	3,008.53	3,208.62
Income of fare burdened by the government	3,297.70	3,189.46
Income from monthly ticket sales	14.94	15.50
Income from coupon ticket sales	124.53	129.87
Share of fares from private joint buses	131.05	472.88
Share of fares from small buses	43.71	23.68
Share of fares from category 4 buses (alley buses)	7.44	7.80
Share of fares from bus vans	70.64	73.86
Income from charter hire	282.97	28.24
Total income from bus operation	6,981.51	7,149.91

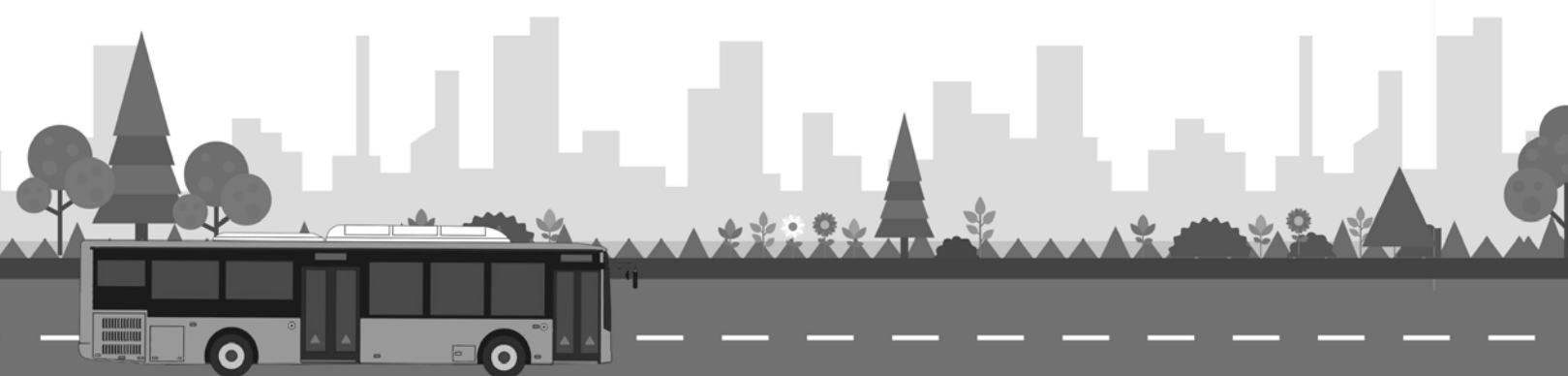


5.22 ค่าใช้จ่าย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2560 ประกอบด้วย

5.22.1 ต้นทุนในการเดินรถ

หน่วย : ล้านบาท

			2560	2559
		ค่าใช้จ่ายในการ		
	เดินรถ	ซ่อมบำรุง	รวม	รวม
เงินเดือนและผลประโยชน์ตอบแทน	3,489.84	34.78	3,524.62	3,347.38
สวัสดิการพนักงาน เงินกองทุนและเงินบำเหน็จพนักงาน	632.39	4.05	636.44	649.24
ผลประโยชน์พนักงานหลังออกจากงาน	113.19	1.07	114.26	119.90
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง แก๊สและน้ำมันหล่อลื่น	2,040.59	-	2,040.59	1,898.79
ค่าซ่อมบำรุงรถแก่องค์กรฯ	-	6.56	6.56	16.82
ค่าจ้างเหมาซ่อมรถยนต์โดยสารขององค์กรฯ	-	1,215.21	1,215.21	1,209.00
ค่าจ้างเหมาซ่อมรถปรับอากาศใช้แก๊ส	-	203.25	203.25	206.79
ค่ากิโลเมตรเกินรถโดยสาร	-	61.98	61.98	57.70
ค่าเช่ารถยนต์โดยสาร	153.31	-	153.31	143.91
ค่าผ่านทางด่วน	95.05	-	95.05	91.74
ค่าเสื่อมราคา	95.70	-	95.70	101.60
ค่าประกันภัย	65.28	-	65.28	69.79
ค่าเสียหายอุบัติเหตุ	0.47	-	0.47	0.58
ค่าปรับจ่ายชำระหนี้เกินกำหนด	41.08	24.87	65.95	121.27
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	25.79	-	25.79	25.84
รวมต้นทุนในการเดินรถ	6,752.69	1,551.77	8,304.46	8,060.35



5.21.2 Other incomes

Unit : Million baht

	2017	2016
Income from contractual breach penalties	33.30	40.58
Income from receivable interest	20.35	13.65
Income from receivable discounts oil	0.58	-
Income from receivable discounts	3.62	3.62
Income from advertisement authorisation	88.93	84.17
Income from material and hardware sales	3.32	3.19
Income from donation	101.99	103.86
Other incomes	70.70	23.96
Total other incomes	322.79	273.03

5.22 Expenses for the year ended on 30 September 2017 consist of:

5.22.1 Bus operation costs

Unit : Million baht

			2017	2016
			Expenses:	
	Bus operation	Repair	Total	Total
Salary and remuneration	3,489.84	34.78	3,524.62	3,347.38
Employee benefits, funds and pension	632.39	4.05	636.44	649.24
Employee post-employment benefits	113.19	1.07	114.26	119.90
Cost of fuel, gas, and lubricant	2,040.59	-	2,040.59	1,898.79
Repair of BMTA's old buses	-	6.56	6.56	16.82
Contractual repair of BMTS's buses	-	1,215.21	1,215.21	1,209.00
Contractual repair of air-conditioned natural gas using buses	-	203.25	203.25	206.79
Excess mileage of buses	-	61.98	61.98	57.70
Bus lease	153.31	-	153.31	143.91
Toll	95.05	-	95.05	91.74
Depreciation	95.70	-	95.70	101.60
Insurance	65.28	-	65.28	69.79



5.22.2 ค่าใช้จ่ายในการบริหาร

หน่วย : ล้านบาท

				2560	2559
	กองปฏิบัติ การเดินรถ	สำนักงานเขต	สำนักงานใหญ่	รวม	รวม
Salary and remuneration	325.74	331.99	288.41	946.14	984.07
Employee benefits, funds and pension	81.43	78.53	81.94	241.90	221.49
Employee post-employment benefits	16.88	16.43	17.43	50.74	51.56
Board of Directors meeting allowance	-	-	2.84	2.84	2.42
Land lease	78.47	5.61	8.57	92.65	86.04
Computer lease and use	0.65	2.06	2.54	5.25	5.04
Cost of fuel, gas, and lubricant	0.99	1.83	2.14	4.96	5.30
Public utility	20.78	3.03	5.06	28.87	34.93
Training and field trips	-	1.00	12.98	13.98	12.64
Doubtful accounts	-	3.01	47.20	50.21	576.63
Bad debt	0.48	3.29	0.97	4.74	8.40
Depreciation	17.33	24.16	6.55	48.04	44.32
Other expenses	62.46	30.50	49.35	142.31	138.53
Total administrative costs	605.21	501.44	525.98	1,632.63	2,171.37

5.23 ผลการดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2560 สรุปได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2560	2559	เพิ่ม (ลด)	
			จำนวนเงิน	ร้อยละ
รายได้				
รายได้จากการเดินรถ	6,981.51	7,149.91	(168.40)	(2.36)
รายได้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะ	809.77	886.02	(76.25)	(8.61)
รายได้อื่น	322.79	273.03	49.76	18.23
รวมรายได้	8,114.07	8,308.96	(194.89)	(2.35)



Unit : Million baht

			2017	2016
		Expenses:		
	Bus operation	Repair	Total	Total
Accident damage	0.47	-	0.47	0.58
Adjustment of repayment overdue	41.08	24.87	65.95	121.27
Other expenses	25.79	-	25.79	25.84
Total bus operation costs	6,752.69	1,551.77	8,304.46	8,060.35

5.22.2 Administrative costs

Unit : Million baht

				2017	2016
	Operation Section	District Office	Head quarter	Total	Total
Salary and remuneration	325.74	331.99	288.41	946.14	984.07
Employee benefits, funds and pension	81.43	78.53	81.94	241.90	221.49
Employee post-employment benefits	16.88	16.43	17.43	50.74	51.56
Board of Directors meeting allowance	-	-	2.84	2.84	2.42
Land lease	78.47	5.61	8.57	92.65	86.04
Computer lease and use	0.65	2.06	2.54	5.25	5.04
Cost of fuel, gas, and lubricant	0.99	1.83	2.14	4.96	5.30
Public utility	20.78	3.03	5.06	28.87	34.93
Training and field trips	-	1.00	12.98	13.98	12.64
Doubtful accounts	-	3.01	47.20	50.21	576.63
Bad debt	0.48	3.29	0.97	4.74	8.40
Depreciation	17.33	24.16	6.55	48.04	44.32
Other expenses	62.46	30.50	49.35	142.31	138.53
Total administrative costs	605.21	501.44	525.98	1,632.63	2,171.37



5.23 ผลการดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2560 สรุปได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2560	2559	เพิ่ม (ลด)	
			จำนวนเงิน	ร้อยละ
ค่าใช้จ่าย				
ต้นทุนในการเดินรถ	8,304.46	8,060.35	244.11	3.03
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	1,632.63	2,171.37	(538.74)	(24.81)
ค่าใช้จ่ายอื่น	203.50	1.95	201.55	10,335.90
ต้นทุนทางการเงิน	2,890.27	2,877.52	12.75	0.44
รวมค่าใช้จ่าย	13,030.86	13,111.19	(80.33)	(0.61)
ขาดทุนสำหรับงวด	(4,916.79)	(4,802.23)	114.56	2.39

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2560 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีผลขาดทุนจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้นจำนวน 114.56 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 2.39 ส่วนใหญ่เกิดจากต้นทุนในการเดินรถเพิ่มขึ้นจากการขึ้นอัตราเงินเดือนและสวัสดิการในส่วนของพนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสาร และผลขาดทุนจากการขายรถยนต์โดยสารปลดระวางในค่าใช้จ่ายอื่น

6. ภาวะผูกพัน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2560 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีภาวะผูกพันเป็นสัญญาเช่าที่ดิน ระหว่างองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ กับรัฐวิสาหกิจและเอกชนอื่น ๆ เพื่อเป็นสถานที่ทำการสำนักงาน ลานจอดรถยนต์โดยสาร และท่าปล่อยรถ จำนวน 26 แห่ง รวมเป็นเงินค่าเช่าที่ดินต่อเดือน ประมาณ 7.29 ล้านบาท แบ่งเป็น

- ลานจอดรถและท่าปล่อยรถ	จำนวน	7	แห่ง
- สถานที่ทำการสำนักงาน	จำนวน	6	แห่ง
- สถานที่ทำการที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพใช้ประโยชน์ฟรี	จำนวน	13	แห่ง

7.หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

7.1 คดีที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นโจทก์ฟ้องคู่กรณีในศาลต่าง ๆ ที่มีเขตอำนาจรวม 108 คดี เป็นทุนทรัพย์รวม 873.26 ล้านบาท ซึ่งอยู่ระหว่างพิจารณาศาลชั้นต้น ศาลอุทธรณ์ และศาลฎีกา

7.2 คดีที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นจำเลย รวม 169 คดี ทุนทรัพย์รวม 1,927.17 ล้านบาท ซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลชั้นต้น ศาลอุทธรณ์ และศาลฎีกา แยกเป็น

- ศาลชั้นต้น	จำนวน	137	คดี	จำนวนทุนทรัพย์	1,606.19	ล้านบาท
- ศาลอุทธรณ์	จำนวน	12	คดี	จำนวนทุนทรัพย์	197.65	ล้านบาท
- ศาลฎีกา	จำนวน	20	คดี	จำนวนทุนทรัพย์	123.33	ล้านบาท



5.23 Performance of Bangkok Mass Transit Authority for the year ended 30 September 2017 can be summarised as follows.

Unit : Million baht

	2017	2016	Increase (decrease)	
			Amount	Percentage
Income				
Income from bus operation	6,981.51	7,149.91	(168.40)	(2.36)
Income from public service grant-in-aid	809.77	886.02	(76.25)	(8.61)
Other incomes	322.79	273.03	49.76	18.23
Total Income	8,114.07	8,308.96	(194.89)	(2.35)
Expenses				
Bus operation cost	8,304.46	8,060.35	244.11	3.03
Administrative cost	1,632.63	2,171.37	(538.74)	(24.81)
Other expenses	203.50	1.95	201.55	10,335.90
Financial cost	2,890.27	2,877.52	12.75	0.44
Total Expenses	13,030.86	13,111.19	(80.33)	(0.61)
Loss for the period	(4,916.79)	(4,802.23)	114.56	2.39

For the year ended on 30 September 2017, Bangkok Mass Transit Authority's performance resulted in an increased loss at the amount of 114.56 million Baht or 0.25%. The major amount comes from the budget of the increasing bus routes, the increasing wage and welfare of employees, and the loss of the discharged bus sale.

6. Obligation

As of 30 September 2017, 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 26 pieces of land. The accumulated rental per month is approximately 7.29 million Baht. The leased lands can be categorised as follows.

- Parking areas and terminals	total	7	locations
- Offices	total	6	locations
- Offices where Bangkok Mass Transit Authority uses for free	total	13	locations

7. Potential Liabilities

7.1 There are total 108 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 873.26 million Baht. The cases are under inquest in civil courts, appellate courts, and the Supreme Court.



8. เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

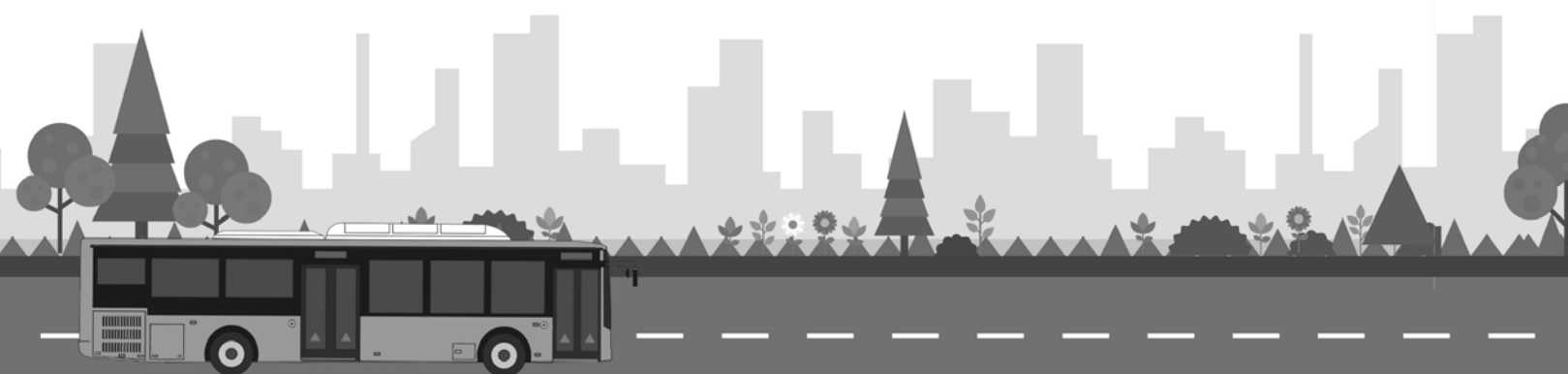
8.1 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ทำสัญญากู้เงินจากธนาคารออมสิน จำนวน 1,540.71 ล้านบาท เมื่อวันที่ 26 กันยายน 2560 เพื่อจ่ายชำระค่าดอกเบี้ยเงินกู้

8.2 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ทำสัญญากู้เงินจากธนาคารออมสิน จำนวน 4,810.11 ล้านบาท เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2560 เพื่อชำระคืนเงินต้นธนาคารกรุงเทพ และเพื่อจ่ายชำระค่าเช่าเพลิงและค่าเหมาซ่อม

8.3 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้ทำสัญญากู้เงินจากธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) เป็นวงเงินสินเชื่อเงินกู้แบบมีระยะเวลาตามบันทึกข้อตกลงแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาสินเชื่อ ครั้งที่ 3 จำนวน 4,167.50 ล้านบาท เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2560 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อชำระคืนเงินต้นธนาคารกรุงเทพ และเพื่อจ่ายชำระค่าเช่าเพลิงและค่าเหมาซ่อม

8.4 เมื่อวันที่ 10 เมษายน 2561 ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษาคดีหมายเลขแดงที่ 662 , 663/2560 ระหว่างบริษัท เบสทีริน กรุ๊ป จำกัด และพวกรวม 4 ราย กับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ให้ ขสมก. ชดใช้ค่าเสียหายกรณีการไม่ชำระราคารถยนต์โดยสาร NGV จำนวน 489 คัน พร้อมดอกเบี้ยนับตั้งแต่วันที่ 12 เมษายน 2560 จนถึงวันฟ้อง (วันที่ 7 มิถุนายน 2560) รวมเป็นเงิน 1,048.50 ล้านบาท ค่าเสียหายจากการก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง จำนวน 12.09 ล้านบาท ค่าจ้างซ่อมแซมบำรุงรักษารถยนต์โดยสาร จำนวน 98.83 ล้านบาท และค่าเสียหายจากการคืนหนังสือค้ำประกันล่าช้า จำนวน 0.55 ล้านบาท รวมเงินที่ขสมก.ต้องชดใช้ทั้งสิ้น จำนวน 1,159.97 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปีของเงินต้น 1,147.83 ล้านบาท นับถัดจากวันฟ้องเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จ และให้ส่งมอบหนังสือค้ำประกันของธนาคาร ไอซีบีซี (ไทย) จำกัด เลขที่ HOB28301B600284 ลงวันที่ 30 กันยายน 2559 แก่ผู้ฟ้องคดีทั้ง 4 ราย หากไม่สามารถคืนได้ ให้ชดใช้เงินตามจำนวนที่ระบุในหนังสือค้ำประกันภายใน 60 วัน นับแต่วันที่คดีถึงที่สุด ซึ่ง ขสมก.ได้ยื่นอุทธรณ์คัดค้านคำพิพากษาของศาลปกครองกลางต่อศาลปกครองสูงสุดแล้ว

.....



7.2 There are total 169 cases in which Bangkok Mass Transit Authority is defendant with the total proceeding cost of 1,927.17 million Baht. These cases are under inquest in civil courts, appellate courts, and the Supreme Court.

- Civil	Court	total 137 cases	total cost	1,606.19	million Baht
- Appellate	Court	total 12 cases	total cost	197.65	million Baht
- Supreme	Court	total 20 cases	total cost	123.33	million Baht

8. Events Occurring after the Reporting Period

8.1 Bangkok Mass Transit Authority has made the loan contract with the Government Savings Bank in the amount of 1,540.71 million baht on 26 September 2017 for the interest repayment

8.2 Bangkok Mass Transit Authority has made the loan contract with the Government Savings Bank in the amount of 4,810.11 million baht on 27 November 2017 for the principle repayment to Bangkok Bank and for the fuel and repair.

8.3 Bangkok Mass Transit Authority has made the loan contract with the Krung Thai Bank Public Company Limited in the amount of 4,167.50 million baht on 20 December 2017. It is in the form of timing loan recorded following to the third adjusted loan contract.

8.4 The purpose of the loan is to repay the principle to Bangkok Bank and for the fuel and repair on 10 April 2018. The Central Administrative Court has judged the red case 662, 663/2017 between the Bestlin Group Co., Ltd. along with four of the group and Bangkok Mass Transit Authority that the BMTA compensate with interest to the nonpayment case of 489 NGV buses from 12 April 2017 to the indictment date (7 June 2017) in the total amount of 1,048.50 million baht, together with the damage of the maintenance center for 12.09 million, the bus repair for 98.83 million, and the damage of the delayed return of the guarantee letter for 0.55 million. The total repayment that BMTA has to compensate is 1,159.97 million baht with the 7.5% interest a year of the principle in the amount of 1,147.83 million baht from the indictment date onwards. Also, the guarantee letter of the ICBC Bank (Thai) Limited No. HOB28301B600284 dated on 30 September 2016 must be returned to the prosecutors. If it is incapable to return, the compensation must be conducted according to the guarantee letter within 60 days. However, Bangkok Mass Transit Authority has appealed against the judge of the Administrative Court.

.....



สถานที่ตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
Location of Bangkok Mass Transit Authority

เขต/สำนักงาน Zone/Office	สถานที่ตั้ง Location	โทรศัพท์ Telephone	เขต/สำนักงาน Zone/Office			
สำนักงานใหญ่ Head Office	131 ถ.วัฒนธรรม ห้วยขวาง กทม. 10310 131 Watthanatham Rd., Huai Khwang Bangkok 10310	0 2246 0339 0 2246 0741-4	กบต. Bus Oper.	อู่เก็บรถ 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 4820 0 2567 3078 0 2567 6619	1 2 3 2	บางเขน / Bangkhen รังสิต / Rangsit รังสิต / Rangsit ธรรมศาสตร์ / Thammasat	127 87 108 48	A1,A2,543,543ก,129,107,95 555,520,185, 95ก, 29 34 ,522,503,59 501,A3,A4,39
				รวม (คัน) / Total (buses)	370	20 เส้นทาง / routes
เขตการเดินรถที่ 2 Bus Operation Zone 2	8/ 192-198 ซ.สวนสยาม 9 ถ.สวนสยาม แขวงคีนนายาว เขตคีนนายาว กทม. 10230 8/ 192-198 Soi Suan Siam 9 Suan Siam Rd. Kannayao District, Bangkok 10230	0 2919 8711-2 0 2919 8709-10 0 2919 8637 0 2919 8713 แฟกซ์ 0 2919 8713 0 2517 2181-2 แฟกซ์ 0 2540 7271 0 2919 8952 0 2517 2264 แฟกซ์ 0 2919 8952 0 2540 3328 0 2540 3329 0 2540 3338 แฟกซ์ 0 2540 3329	1 2 3	มีนบุรี / Minburi สวนสยาม / Suan siam สวนสยาม / Suan siam	140 92 88	26,197,96,519,514,131,501,502 60,71,517,168 11,22,93,206,525,526
				รวม (คัน) / Total (buses)	320	18 เส้นทาง / routes
เขตการเดินรถที่ 3 Bus Operation Zone 3	100 ม.8 ถ.บางนา-ตราด ต.บางแก้ว อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ 10540 (เมกา บางนา) 100 Villag 8, Bangna-Trad Rd., Bangkaew Subdistrict Bang Phli District Samut Prakan Province 10540	0 2316 1680 0 2382 7248 0 2389 3033 0 2316 1685	1 2 2 3	ปู่เจ้าสมิงพราย /Pu Chao Saming Phrai ฟาร์มจระเข้ / Crocodile Farm แพรกษา / Praksa เมกา / Mega	101 104 72 55	2,23,ปช.23,45,102 508,142,536,511 25,145 23ก,145,207,51
				รวม (คัน) / Total (buses)	332	15 เส้นทาง / routes
เขตการเดินรถที่ 4 Bus Operation Zone 4	148 ถ.สุนทรโกษา แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กทม. 10110 148 Sunthon Kosa Rd., Khlong Toei, Khlong Toei District, Bangkok 10110	0 2249 3638 แฟกซ์ 0 2249 4263 0 2249 4025 แฟกซ์ 0 2249 4033 0 2294 4246 แฟกซ์ 0 2294 4248 0 2247 6497 แฟกซ์ 0 2247 6497	1 2 3	คลองเตย / Khlong Toei สาธุประดิษฐ์ / Sathupradit พระราม 9 / Rama 9	147 99 74	4,13,47,72,136,195,205 1,62,67,77,180 12,137,179
				รวม (คัน) / Total (buses)	320	15 เส้นทาง / routes
เขตการเดินรถที่ 5 Bus Operation Zone 5	66/19 ม.4 ถ.พระราม 2 ซ.94 แขวงสามเต้า เขตบางขุนเทียน 138 กทม. 10150 66/19 Villag 4, Rama 2 Rd., Soi 94 Samae Dam Bangkhunthean District, Bangkok 10150	0 2896 2343 0 2451 4105	1 2 3	พระปฐมเจดีย์ / Phraprabang สามเต้า / Samae Dam สามเต้า / Samae Dam	135 67 151	20,21,37,82,138 15,75,88,111,720 68,76,105,140,141
				รวม (คัน) / Total (buses)	353	14 เส้นทาง / routes

สถานีตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
Location of Bangkok Mass Transit Authority

เขตการเดินรถที่ 5 Bus Operation Zone 5	66/19 ม.4 ถ.พระราม 2 ซ.94 แขวงสามเต่า เขตบางขุนเทียน 138 กทม. 10150 66/19 Villag 4, Rama 2 Rd., Soi 94 Samae Dam Bangkhunthean District, Bangkok 10150	0 2896 2343 0 2451 4105	1 2 3	พระประแดง / Phrapradaeng สามเต่า / Samae Dam สามเต่า / Samae Dam	135 67 151	20,21,37,82,138 15,75,88,111,720 68,76,105,140,141
				รวม (คัน) / Total (buses)	353	14 เส้นทาง / routes
เขตการเดินรถที่ 6 Bus Operation Zone 6	51 ม.2 ต.ไร่จิ้ง อ.สามพราน จ.นครปฐม 73210 51 Villag 2, Rai King. Sampran District, Nakhon Pathom Province 73210	0 3438 8999 แฟกซ์ 0 3438 8999 ต่อ 105 0 3438 8998 0 2413 0655 0 2413 1164	1 2 3	ไร่จิ้ง / Rai King พุทธมณฑลสาย 2 Phutthamonthon 2 พุทธมณฑลสาย 2 Phutthamonthon 2	110 103 104	84ก,84,ปอ.84,189,80ก,556 42,ปอ.79,101,ปอ.80,91ก ,509 7,165,701,7ก,ปอ.91,515
				รวม (คัน) / Total (buses)	317	18 เส้นทาง / routes
เขตการเดินรถที่ 7 Bus Operation Zone 7	82 /3 ม.3 ซ.ทำอัฐ ถ.รัตนธิเบศร์ ต.บางรักน้อย อ.เมือง จ.นนทบุรี 11000 82 / 3 Villag 3, Soi Tha It Rattanathibet Rd., Bangrak Noit Muang Nonthaburi 11000	0 2594 3396 02594 3337 แฟกซ์ 0 2594 3396 0 2594 3239 0 2594 3396 0 2595 8075 0 2594 3306 ต่อ 14,15 0 2443 0737 0 2595 8154 0 2594 3306 ต่อ 19	1 2 3	ทำอัฐ / Tha It บัวทองคหะ/ Bua Thong Housing นครอินทร์ / Nakhon In ทำอัฐ / Tha It	100 57 69 124	18,32,166,203,751 134,516 50,63,114 53,65,66,70,97,505
				รวม (คัน) / Total (buses)	350	16 เส้นทาง / routes
เขตการเดินรถที่ 8 Bus Operation Zone 8	8 /185-191 สวนสยาม 9 ถ.สวนสยาม คันนายาว กทม. 10230 8 / 185-191 Suan Siam 9, Suan Siam Rd., Kannayao District, Bangkok 10230	0 2919 8949 0 2936 2790 0 2537 0281-2 0 2540 4948	1 2 3	มอชิต / Mochit 2 ใต้ทางด่วนรามอินทรา /Southern Expressway รามอินทรา สวนสยาม / Suan Siam	109 103 100	3,16,24,49,36,204 54,73,117,156 36 ก/36 กอ,73 ก/73 กอ, 178,191
				รวม (คัน) / Total (buses)	312	14 เส้นทาง / routes
ฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ Private Joint Bus Operation Department	131 ถ.วัฒนธรรม ห้วยขวาง กทม. 10320 131 Wathanatham 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 ดูแลความรับผิดชอบรถร่วมขอย (หมวด 4) Responsible for shuttle in soi (category 4)		



องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

สำนักงานใหญ่ 131 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจตุจักร กทม. 10310
โทรศัพท์ 0 2246 0339, 0 2246 0741-4
Bangkok Mass Transit Authority
Office 131 Wathanatham Rd. Huai Khwang, Bangkok 10310
Tel 0 2246 0339, 0 2246 0741-4
www.bmta.co.th
Call Center 1348