BMTA
องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

รายงานประจำปี 2564
Annual Report 2021

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
Bangkok Mass Transit Authority

สารบัญ

เรื่อง	หน้า
1. ข้อมูลด้านรัฐวิสาหกิจ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)	4
2. วิสัยทัศน์	6
3. ประเภทกิจการ	9
4. สถานะทางการเงิน	12
5. อัตราส่วนทางการเงิน	14
6. ปัจจัยที่มีผลกระทบหลักต่อกิจการ	16
7. ภาวะอุตสาหกรรมและแนวโน้มในอนาคต	19
8. แนวโน้มการให้บริการและแผนงานโครงการในอนาคต	24
9. โครงสร้างองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	26
10. คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ ประจำปี 2564	28
11. คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ ประจำปี 2565	38
12. คณะผู้บริหารองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	46
13. สรุปจำนวนพนักงานที่มีปัจจุบัน เปรียบเทียบกับข้อกำหนด ณ วันที่ 31 ตุลาคม 2564	54
14. ผลการดำเนินงานขององค์กร ปีงบประมาณ 2564	59
15. บทวิเคราะห์ทางการเงิน	68
16. การบริหารความเสี่ยงขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ประจำปีงบประมาณ 2564	71
17. การควบคุมภายใน	80
18. การตรวจสอบภายใน	83
19. การดำเนินงานที่แสดงความรับผิดชอบต่อสังคม (CSR)	88
20. ประกาศองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	95
21. คำสั่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพที่ 855/2562	98
22. หลักในการกำกับดูแลกิจการที่ดีขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	101
23. นโยบายกำหนดค่าตอบแทนและรายละเอียดค่าตอบแทนของคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	104
24. การประชุมของคณะกรรมการ และคณะอนุกรรมการ ประจำปี 2564	107
25. โครงสร้างของคณะกรรมการและความรับผิดชอบของคณะกรรมการ	110
26. บทบาทคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ	112
27. ค่าตอบแทนผู้บริหาร	114
28. ระเบียบว่าด้วยความขัดแย้งทางผลประโยชน์ พ.ศ. 2553	116
29. รายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ	123
30. รายงานคณะกรรมการสรรหา	128
31. รายงานของผู้สอบบัญชี	131
32. งบการเงิน	138
33. หมายเหตุประกอบงบการเงิน	145
34. สถานที่ตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	181

Contents

		Page
1.	State Enterprise Information: Bangkok Mass Transit Authority (BMTA)	4
2.	Vision	6
3.	Type of Business	9
4.	Financial Status	12
5.	Financial Ratio	14
6.	The Factors That Mainly Affect the Business	16
7.	Industry Situation and Trend	19
8.	Service Trends and Future Plans	24
9.	Organizational Structure of the Bangkok Mass Transit Authority	26
10.	BMTA's Board of Directors, Fiscal Year 2021	28
11.	BMTA's Board of Directors, Fiscal Year 2022	38
12.	BMTA's Management Team	46
13.	BMTA's Workforce as of 31 October 2021, in Comparison with the Requirements	54
14.	Corporate Performance in Fiscal Year 2021	59
15.	Financial Analysis	68
16.	BMTA's Risk Management in Fiscal Year 2021	71
17.	Internal Control	80
18.	Internal Audit	83
19.	Corporate Social Responsibility (CSR)	88
20.	Announcement of the Bangkok Mass Transit Authority	95
21.	Order of the Bangkok Mass Transit Authority No. 855/2562	98
22.	BMTA's Corporate Governance Principles	101
23.	Policy and Details on Remuneration for BMTA's Board of Directors	104
24.	Board of Directors' Attendance at the Meetings of the Board, Committees and Subcommittees in 2021	107
25.	The Structure of the Board and its Responsibility	110
26.	The Roles of the Board of Directors	112
27.	Remuneration for the Management Team	114
28.	Regulations of the Bangkok Mass Transit Authority on Conflict of Interest B.E. 2553 (AD 2010)	116
29.	Audit Committee's Report	123
30.	Nomination Committee's Report	128
31.	Certified Accountant's Report	131
32.	Financial Statements	138
33.	Notes to Financial Statements	145
34.	Location of the Bangkok Mass Transit Authority	181

ข้อมูลด้านรัฐวิสาหกิจ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)

ประวัติความเป็นมา ขสมก.

กิจการรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครในสมัยก่อนเรียกว่า **รถเมล์** เข้าใจว่าคงเรียกชื่อตามเรือเมล์ รถเมล์ที่เกิดขึ้นครั้งแรกใช้กำลังม้าลากจูง ซึ่งพระยาภักดีนรเศรษฐ (นายเลิศ เศรษฐบุตร) เป็นผู้ริเริ่มกิจการรถเมล์เมื่อ พ.ศ. 2450 วิ่งจากสะพานยศเส (กษัตริย์ศึก) ถึงประตูน้ำสระปทุม แต่เนื่องจากใช้ม้าลากจึงไม่รวดเร็วทันใจและไม่สามารถให้ความสะดวกแก่ผู้โดยสารได้เพียงพอ ต่อมาใน พ.ศ. 2456 พระยาภักดีนรเศรษฐจึงได้ปรับปรุงกิจการใหม่ พร้อมกับเปลี่ยนแปลงวิธีการเดินรถ โดยนำรถยนต์ยี่ห้อฟอร์ดมาวิ่งแทนรถเดิมที่ใช้ม้าลาก พร้อมทั้งได้ขยายเส้นทางให้ไกลขึ้นถึงบางพลู (ประตูใหม่ตลาดยอด)

การประกอบอาชีพรถโดยสารประจำทางได้ขยายตัวขึ้น เมื่อรัฐบาลได้สมโภชกรุงรัตนโกสินทร์ 150 ปี (พ.ศ. 2475) ได้สร้างสะพานพระพุทธยอดฟ้าฯ เพื่อเชื่อมการคมนาคมระหว่างฝั่งพระนครและธนบุรี ต่อมาใน พ.ศ. 2476 กิจการรถเมล์เริ่มเป็นปึกแผ่นมีเศรษฐีชาวจีนเล็งเห็นว่าเป็นอาชีพที่มั่นคงและทำรายได้ดีอย่างหนึ่ง จึงได้ก่อตั้งบริษัท ธนนครขนส่ง เดินรถจากตลาดบางลำพูถึงวงเวียนใหญ่ หลังจากนั้น มีผู้ลงทุนตั้งบริษัทเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ นอกจากนี้รัฐวิสาหกิจ และราชการก็ทำการเดินรถด้วย ได้แก่ เทศบาลนครกรุงเทพ เทศบาลนนทบุรี บริษัท ขนส่ง จำกัด องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ ร.ส.พ. และบริษัทเอกชนอีก 24 บริษัท รวมจำนวนผู้ประกอบการในขณะนั้นมีถึง 28 ราย

หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ราชการได้ขายรถบรรทุกให้เอกชนเป็นจำนวนมาก ซึ่งเอกชนได้นำมาดัดแปลงเป็นรถโดยสารประจำทาง มีการเลือกเส้นทางเดินรถเองโดยไม่ให้ซ้ำกับเส้นทางที่มีรถรางวิ่งอย่างเสรี ก่อให้เกิดการแข่งขันขึ้น รัฐบาลจึงได้ออกพระราชบัญญัติการขนส่งใน พ.ศ. 2497 มาควบคุม โดยกำหนดให้ผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางต้องขออนุญาตประกอบการขนส่ง ระยะต่อมาการให้บริการรถเมล์มีการเดินรถทับเส้นทางกันบ้าง แก่งแย่งผู้โดยสารกันบ้าง การให้บริการของบริษัทก็ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน การเดินรถกันอย่างเสรี ทำให้เกิดปัญหาความคับคั่งของการจราจร เนื่องจากจำนวนรถในท้องถนนมีมากเกินความจำเป็น ผลเสียจึงตกอยู่กับผู้ใช้บริการ โดยเฉพาะผู้ประกอบการประสบปัญหาค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากราคาน้ำมันในตลาดโลกได้เพิ่มสูงขึ้นอย่างฉับพลันตั้งแต่ พ.ศ. 2516 เป็นต้นมา แต่ผู้ประกอบการไม่สามารถปรับขึ้นอัตราค่าโดยสารให้สมดุลกับราคาน้ำมันและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เพิ่มขึ้น จึงเป็นผลให้หลายบริษัทเริ่มประสบปัญหาการขาดทุน บางบริษัทมีฐานะทรุดลงจนไม่สามารถรักษาระดับบริการที่ดีแก่ประชาชนต่อไปได้ จึงเป็นที่มาของการรวมรถโดยสารประจำทางต่าง ๆ ให้เหลือเพียงหน่วยงานเดียว

ในเดือนกันยายน พ.ศ. 2518 สมัยรัฐบาล ม.ร.ว.คึกฤทธิ์ ปราโมช เป็นนายกรัฐมนตรี ได้มีมติของคณะรัฐมนตรี ให้รวมรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครเป็นบริษัทเดียวเรียกว่า **“บริษัท มหานครขนส่ง จำกัด”** เป็นรูปรัฐวิสาหกิจประเภทบริษัท จำกัด รัฐบาลถือหุ้น 51% และเอกชนถือหุ้น 49% แต่การจัดตั้งบริษัท มหานครขนส่ง จำกัด ในขณะนั้น มีปัญหาบางประการด้านกฎหมายการจัดตั้งในรูปแบบของการประกอบการขนส่ง ต่อมาใน สมัยรัฐบาล ม.ร.ว.เสนีย์ ปราโมช เป็นนายกรัฐมนตรี จึงได้ออก พระราชกฤษฎีกาการจัดตั้งเป็นองค์การของรัฐ ชื่อว่า **“องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ”** เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2519

State Enterprise Information:
Bangkok Mass Transit Authority (BMTA)

BMTA in Brief

Bus services in Bangkok have been called "Rot Me" (literally means mail car) since their inauguration. It is presumed that the term was paired with that of the former postal or mail boat services which were called Ruea Me. In 1907, Phraya Phakdi Noraset (Mr. Lert Setthabutr) initiated the first on-land public transport line that provided services from Yot Se or Kasat Suek Bridge to Pratu Nam Sa Pathum. However, using horse-drawn carriages, the services were not rapid and convenient enough for passengers. In 1913, he thus improved the services by introducing Ford motorcars to replace the horse-drawn carriages and also extended the service route to Bang Lamphu (Pratu Mai Talat Yot).

The passenger bus business gradually grew, especially when the government constructed the Memorial Bridge (King Buddha Yot Fa Chulalok Bridge) across the Chao Phraya River in 1932. This was part of the 150th anniversary celebration of Rattanakosin and the linkage of the eastern side of Bangkok (the so-called Phra Nakhon area) to the western side known as Thon Buri. In 1933, a Chinese tycoon, envisaging good prospects for the bus business, established a company named Thananakhon Transport, which provided passenger bus services from Bang Lamphu on the Phra Nakhon side to Wongwian Yai on the Thon Buri side. Subsequently, several more bus companies were founded by other investors. Government agencies and state enterprises also operated bus routes, namely the Bangkok City Municipality, the Nonthaburi Municipality, the Transport Company Limited and the Express Transport Organization (ETO). Combined with 24 private bus companies, there were 28 bus operators then.

After World War II, the government sold many trucks to the private sector. These trucks were subsequently converted into buses. At that time, bus operators determined the service routes on their own, i.e. they did not operate on the same routes as the tram services. This led to free business competition. In 1954, the government thus promulgated the Transport Act B.E. 2497 (AD 1954) to regulate bus operation in Bangkok and its environs. The Act required bus operators to have operator licenses. In the following years, issues arose about overlapping service routes, company rivalry for more passengers, and lack of a uniform service quality standard. In addition, the free competition resulted in too many buses running on roads and, as such, traffic congestion. These problems had a negative effect on passengers. Since 1973, bus operators had to shoulder higher operating costs due to rising oil prices in the global market. They could not adjust their ticket fees to cover the increasing expenses. Eventually, many companies operated at a loss and some could not maintain the service quality. This led to the monopoly system of later times.

In September 1975, the Cabinet of M.R. Kukrit Pramoj's government issued a resolution requiring all buses in Bangkok to be operated by one entity – **Mahanakhon Transport Company Limited**. It was a state enterprise in which the government held 51% of shares and the private sector held 49% of shares. However, there were legal restrictions against the establishment of the company. When M.R. Seni Pramoj became the new prime minister, the government issued a Royal Decree establishing the **Bangkok Mass Transit Authority** as a governmental organization on 1 October 1976.

วิสัยทัศน์

Vision

วิสัยทัศน์ ภารกิจ พันธกิจ วัตถุประสงค์ เป้าหมาย แนวนโยบายผู้ถือหุ้นภาครัฐ (SOD) แผนยุทธศาสตร์ และกลยุทธ์

วิสัยทัศน์

"ผู้นำการให้บริการรถโดยสารประจำทาง"

ภารกิจ

"จัดบริการรถโดยสารประจำทางวิ่งรับส่งผู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล คือ จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี จังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรสาคร และจังหวัดนครปฐม นอกจากนี้ ยังมีหน้าที่ในด้านประกอบการอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับหรือต่อเนื่องกับการประกอบการขนส่งบุคคล"

พันธกิจ

"บริการรถโดยสารประจำทางที่มีคุณภาพ แบบมืออาชีพ โดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยและใส่ใจกับสิ่งแวดล้อม"

วัตถุประสงค์

1. เพื่อปรับปรุงระบบการทำงานให้มีประสิทธิภาพ โดยใช้รถใหม่และเทคโนโลยีที่ทันสมัย

2. เพื่อให้ ขสมก. สามารถเลี้ยงตัวเองได้ไม่เป็นภาระต่อภาครัฐ

เป้าหมาย

1. ให้บริการรถโดยสารประจำทางสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในการเดินทางประกอบธุรกิจและดำเนินชีวิตในแต่ละวันอย่างสะดวกสบายและปลอดภัย

2. พัฒนาคุณภาพการให้บริการ โดยการจัดหารถโดยสารปรับอากาศ NGV รถโดยสารไฟฟ้ามาให้บริการ เพื่อลดมลพิษในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

3. ร่วมกับกรมการขนส่งทางบกเพื่อพัฒนาระบบการขนส่งมีการเชื่อมประสานกันอย่างบูรณาการ โดยการปรับปรุงเส้นทางให้สามารถเชื่อมต่อกับระบบขนส่งรูปแบบอื่น อาทิ รถไฟฟ้าใต้ดิน, รถไฟฟ้า BTS, รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ การเดินทางทางน้ำและทางอากาศ

แนวนโยบายผู้ถือหุ้นภาครัฐ (SOD)

กระทรวงการคลังได้ประสานกับคณะกรรมการจัดทำบันทึกข้อตกลงฯ (รายสาขา) กระทรวงคมนาคมในฐานะกระทรวงเจ้าสังกัด และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ฯลฯ เพื่อสรุปแนวนโยบาย ผู้ถือหุ้นภาครัฐ (Statement of Directions: SOD) ที่มีต่อ ขสมก. ที่จะใช้เป็นแนวทางในการกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจ และชี้ประเด็นที่ ขสมก. ควรให้ความสำคัญและเร่งดำเนินการ ตลอดจนใช้เป็นแนวทางในการกำหนดตัวชี้วัดสำหรับการประเมินผลการดำเนินงานของ ขสมก. ต่อไป ซึ่งแนวนโยบายผู้ถือหุ้นภาครัฐ (Statement of Directions: SOD) ที่มีต่อ ขสมก. มี 3 ระดับ ดังนี้

1. แนวนโยบายสำหรับรัฐวิสาหกิจในภาพรวม

เป็นกลไกขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศบนพื้นฐานการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพตามหลักธรรมาภิบาล

2. แนวนโยบายสำหรับรัฐวิสาหกิจในสาขาขนส่ง

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบขนส่งเชื่อมโยงโครงข่ายและการให้บริการให้มีมาตรฐาน สนับสนุนบริการขนส่งมวลชนและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และส่งเสริมบทบาทมีส่วนร่วมของภาคเอกชน

3. แนวนโยบายผู้ถือหุ้นภาครัฐที่มีต่อองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

พัฒนาคุณภาพการให้บริการและปรับปรุงเส้นทางให้สามารถรองรับการขยายตัวของระบบขนส่งในภาพรวม ปรับปรุงฐานะการเงินให้สามารถเลี้ยงตัวเองได้

จาก SOD ข้างต้น เพื่อให้สามารถแปลงไปสู่การปฏิบัติที่เป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น จึงได้กำหนดหลักการและแนวทางการดำเนินงานตาม SOD ดังนี้

หลักการและแนวทางการดำเนินงานตาม SOD

แผนระยะสั้น

1. ปรับปรุงการบริหารจัดการองค์กรเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงินและการให้บริการประชาชนให้มีประสิทธิภาพ

2. ศึกษาต้นทุนต่อหน่วยที่แท้จริงเพื่อใช้ในการปรับปรุงราคาค่าโดยสารให้มีประสิทธิภาพ

3. จัดหารถโดยสารที่ใช้พลังงานทางเลือก

แผนระยะยาว

ปรับโครงสร้างองค์กรโดยแยกบทบาทกำกับดูแลออกจากการประกอบการ

Vision, Duty and Responsibility, Mission, Objectives of Operation, Goals, and Statement of Directions (SOD)

Vision

"The Leader of the Bus Service"

Duty and Responsibility

"To provide bus services for passengers in Bangkok and neighboring provinces, namely Nonthaburi, Pathum Thani, Samut Prakan, Samut Sakhon and Nakhon Pathom; and other related services"

Mission

"Providing quality and professional bus services using advanced and environmentally-friendly technologies"

Objectives

1. To improve operational efficiency by adopting new buses with cutting-edge technology.

2. To become a self-reliant organization that causes minimum burden on the government sector.

Goals

1. To provide passenger bus services with enhanced safety and convenience for people in Bangkok and its environs.

2. To enhance service quality by providing NGV air-conditioned buses and electric buses to alleviate air pollution in Bangkok and its environs.

3. To cooperate with the Department of Land Transport in developing an integrated transportation system by connecting the bus routes to other transport modes such as the MRT subway, the BTS electric train, the airport rail link, as well as water and air transport systems.

Statement of Directions (SOD)

The Ministry of Finance has worked with the Committee to Draft the (Sectoral) Memorandum, the regulator – namely, the Ministry of Transport, as well as other relevant authorities such as the Office of Transport and Traffic Policy and Planning and the Office of the National Economic and Social Development Council in concluding the Statement of Directions (SOD) for the BMTA. Not only does the SOD provide supervisory guidelines for state enterprises, but it also identifies topics that the BMTA should prioritize and address. The SOD, moreover, serves as the guideline for the formulation of indicators to be used in BMTA's performance evaluation. The SOD for the BMTA is applicable at three levels:

1. Direction for state enterprises on the overall thrust

State enterprises shall serve as mechanisms that drive the country's economic and social strategies on the basis of efficiency and good governance.

2. Direction for state enterprises in the transport

State enterprises in the transport sector shall develop infrastructure, well-integrated transportation systems, and services of good standards, and also support mass transportation and logistical development to raise Thailand's competitiveness and increase the private sector's role/participaton.

3. Direction for the government sector's shareholder stance towards the BMTA

Government sector shareholders shall improve the BMTA's service quality and routes to accommodate overall transport system expansion and improve the BTMA's financial status and self-sustaining capacity.

Pursuant to the aforementioned SOD, the following principles and operational guidelines shall apply for tangible implementation.

SOD-based Principles and Operational Guidelines

Short-term Plan

1. Enhancing organizational management to improve the BMTA's financial status and efficiently deliver public services;

2. Studying actual unit cost for proper fare revision; and

3. Procuring buses that run on alternative energy.

Long-Term Plan

Restructuring the BMTA by establishing a clear line between regulatory and operational functions.

ประเภทกิจการ
Type of Business

ประเภทกิจการ/ลักษณะการประกอบกิจการ

ประเภทกิจการ

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ประเภทสาธารณูปโภค สังกัดกระทรวงคมนาคม จัดตั้งขึ้นโดยพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พุทธศักราช 2519 (ประกาศใช้เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม พ.ศ. 2519)

ลักษณะประกอบการ

1. ประกอบการขนส่งบุคคลในกรุงเทพมหานครและระหว่างกรุงเทพมหานครกับจังหวัดนนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ สมุทรสาคร และนครปฐม

2. ประกอบการอื่นที่เกี่ยวข้องกับหรือต่อเนื่องกับการประกอบการขนส่งบุคคล

Type of Business and Scope of Operation

Type of Business

The Bangkok Mass Transit Authority (BMTA) is a state enterprise in the public utility category, operating under the supervision of the Ministry of Transport. The BMTA was established under the Royal Decree Establishing the Bangkok Mass Transit Authority B.E. 2519 (AD. 1976) which was promulgated on 19 October 1976.

Scope of Operation

1. Transportation of passengers in Bangkok and between Bangkok and the provinces of Nonthaburi, Pathum Thani, Samut Prakan, Samut Sakhon and Nakhon Pathom.

2. Other services related to or associated with passenger transportation.

ชื่อ ประเภทธุรกิจ สถานที่ตั้ง โทรศัพท์ โทรสาร และสัดส่วนการถือหุ้นของนิติบุคคลที่รัฐวิสาหกิจถือหุ้นโดยตรงตั้งแต่ร้อยละ 25 ขึ้นไป

ชื่อ : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
ประเภทธุรกิจ : ประกอบการขนส่งบุคคลในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
สถานที่ตั้ง : สำนักงานใหญ่ 131 ถนนวัฒนธรรม ห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310
โทรศัพท์ : 0 2246 0339, 0 2246 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 โดยกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 100

Name, Type of Business, Location, Contact Information, and Proportion of Juristic Person's Shares of Which the State Enterprise Holds 25 Percent or More

Name: Bangkok Mass Transit Authority
Type of Business: Provide mass transit services in the Bangkok metropolitan area
Location: Head office, 131 Watthanatham Road, Huai Khwang, Bangkok 10310
Telephone: 0 2246 0339, 0 2246 0741 4 Call Center: 1348
Facsimile: 0 2247 2189
Website: http://www.bmta.co.th
Email: 1348@bmta.co.th for suggestions of services
webmaster@bmta.co.th for suggestion on the BMTA website

BMTA is a state enterprise under the Ministry of Transport, and the Ministry of Finance holds 100 percent of the BMTA shares.

สถานะทางการเงิน

Financial Status

สถานะทางการเงิน
Financial Status

ปีงบประมาณ

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564
สินทรัพย์รวม	7,871.85	7,502.39	7,645.64	8,000.06	7,980.74	8,127.19	8,160.00	11,677.09	10,288.05	10,707.26
หนี้สินรวม	81,927.52	86,873.54	92,214.04	97,382.04	102,057.39	107,098.98	113,237.50	124,348.88	127,187.06	132,341.38
ทุนและส่วนเกินทุน	11,473.10	11,472.69	11,472.35	11,449.17	11,556.73	11,578.39	11,647.24	11,655.47	11,655.29	11,655.12
กำไร (ขาดทุน) สะสม	(85,528.76)	(90,843.84)	(96,040.76)	(100,831.15)	(105,633.38)	(110,550.18)	(116,724.74)	(124,327.26)	(128,554.30)	(133,289.24)
ส่วนของทุน	(74,055.66)	(79,371.16)	(84,568.40)	(89,381.98)	(94,076.65)	(98,971.79)	(105,077.50)	(112,671.79)	(116,899.01)	(121,634.12)
รายได้จากการดำเนินงาน	6,853.79	6,781.00	6,649.13	6,682.01	7,149.91	6,981.50	4,512.37	4,572.76	3,799.10	2,517.81
รายได้รวม (รวมได้อื่นๆ)	7,754.86	7,489.89	7,798.25	8,062.53	8,308.96	8,114.07	7,045.61	7,028.35	8,611.11	7,744.79
ค่าใช้จ่ายรวม	13,197.25	12,804.97	12,995.16	12,852.93	13,111.18	13,030.87	13,220.17	14,630.87	12,838.16	12,479.72
ดอกเบี้ยจ่าย	2,653.02	2,756.98	2,900.68	2,999.08	2,877.52	2,890.27	2,876.52	2,879.09	2,623.54	2,322.29
ขาดทุนสุทธิ	(5,442.38)	(5,315.08)	(5,196.91)	(4,790.40)	(4,802.23)	(4,916.80)	(6,174.56)	(7,602.52)	(4,227.05)	(4,734.93)
EBITDA	(2,660.70)	(2,503.62)	(2,154.72)	(2,453.61)	(1,778.79)	(1,882.79)	(3,154.91)	(4,548.24)	(1,382.83)	(2,176.40)
(ไม่รวมดอกเบี้ยจ่าย, ค่าเสื่อม)										
ค่าใช้จ่ายบุคคล	5,425.28	4,978.48	5,242.88	5,270.30	5,383.39	5,522.63	5,612.62	5,609.06	5,468.81	5,230.41
สินทรัพย์หมุนเวียน	4,722.58	5,103.39	5,269.18	5,579.79	5,564.30	6,117.99	5,852.42	7,960.30	6,891.63	7,488.23
หนี้สินหมุนเวียน	16,848.29	18,554.09	15,587.51	28,485.34	23,552.12	28,710.56	17,679.23	26,046.30	27,787.70	21,127.69

อัตราส่วนทางการเงิน

Financial Ratio

อัตราส่วนทางการเงิน
Financial Ratio

ปีงบประมาณ

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564
ค่าใช้จ่ายรวม/รายได้รวม	1.70	1.71	1.67	1.59	1.58	1.61	1.88	2.08	1.49	1.61
ค่าใช้จ่ายบุคคล/ค่าใช้จ่ายรวม (%)	0.41	0.39	0.40	0.41	0.41	0.42	0.42	0.38	0.43	0.42
ค่าดอกเบี้ยจ่าย/รายได้รวม (%)	0.34	0.37	0.37	0.37	0.35	0.36	0.41	0.41	0.30	0.30
สภาพคล่องทางการเงิน อัตราส่วน										
เงินหมุนเวียน										
(สินทรัพย์หมุนเวียน/หนี้สินหมุนเวียน)	0.28	0.28	0.34	0.20	0.24	0.21	0.33	0.31	0.25	0.35
ความสามารถในการทำกำไร (%)										
อัตราส่วนกำไรสุทธิ										
(กำไรสุทธิหลังหักภาษี/ยอดขายสุทธิ)	(70.18)	(70.96)	(66.64)	(59.42)	(57.80)	(60.60)	(87.64)	(108.17)	(49.09)	(61.14)

ปัจจัยที่มีผลกระทบหลักต่อกิจการ

The Factors That Mainly Affect the Business

ปัจจัยที่มีผลกระทบหลักต่อกิจการ

ปัจจัยภายใน

1. โครงสร้างการบริหารจัดการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) มีขนาดใหญ่ ส่งผลให้ต้นทุนในการดำเนินงานสูงเมื่อเปรียบเทียบกับรถเอกชนร่วมบริการ โดยเฉพาะค่าใช้จ่ายหลัก ได้แก่ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน ค่าสวัสดิการพนักงาน ค่าบำรุงรักษารถโดยสาร เป็นต้น

2. สภาพรถโดยสารที่ชำรุดทรุดโทรม จากการใช้งานมากกว่า 20 ปี นอกจากจะมีผลกระทบประสิทธิภาพในการให้บริการแล้ว ยังส่งผลกระทบต่อค่าซ่อมบำรุงที่สูงกว่ารถโดยสารทั่วไป รวมทั้งจำนวนรถโดยสารมีจำนวนไม่เพียงพอต่อการให้บริการ ทำให้เสียโอกาสในการหารายได้ โดยในปี 2564 ขสมก. เร่งดำเนินการจัดหารถโดยสารใหม่ รวมทั้งนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ เช่น การพัฒนาระบบบริหารจัดการทรัพยากร (ERP) พร้อมอุปกรณ์การใช้สัญญาณ WIFI บนรถโดยสาร การชำระค่าโดยสารผ่านระบบ QR Code เป็นต้น

3. ขาดความต่อเนื่องของบุคลากร โดยในแต่ละปีมีบุคลากรทยอยเกษียณอายุ ขณะที่ขาดผู้เข้ามารับช่วงต่อองค์ความรู้ในสายอาชีพเฉพาะด้าน เช่น กฎหมาย บัญชี นิติกร เศรษฐศาสตร์ สถิติวิเคราะห์ เทคโนโลยีสารสนเทศ เป็นต้น ประกอบกับมติคณะรัฐมนตรี (ครม.) ปี 2538 ไม่ให้ ขสมก. เพิ่มอัตรากำลังในส่วนของพนักงานประจำสำนักงาน

4. การขาดทุนจากการดำเนินงานและหนี้สะสม เนื่องจาก ขสมก. เป็นกิจการสาธารณูปโภคของรัฐที่ให้บริการแก่ประชาชนที่มีรายได้น้อยถึงปานกลางเป็นหลัก และไม่มีเงินทุนประเดิมตั้งแต่เริ่มก่อตั้ง ประกอบกับนโยบายของรัฐบาลกำหนดมาตรฐานการให้บริการสูง แต่ ขสมก. ไม่สามารถกำหนดราคาค่าโดยสารที่เหมาะสมกับต้นทุนได้ รวมถึง ขสมก. ต้องเดินรถเชิงสังคมในบางเส้นทางและเส้นทางเปิดใหม่มีผู้โดยสารน้อย ทำให้รายได้ต่ำกว่าต้นทุนที่ดำเนินการ ส่งผลให้ ขสมก. มีผลประกอบการขาดทุน และหนี้สะสมเกินความสามารถของ ขสมก. ที่จะชำระคืนได้

5. ขาดสภาพคล่องทางการเงิน ซึ่งเป็นหนี้เงินกู้ที่เกิดจากการดำเนินธุรกิจ ทำให้ ขสมก. มีภาระดอกเบี้ยจ่ายที่สูงมาก ตลอดจนประสบปัญหาขาดทุนอย่างต่อเนื่อง ทำให้ไม่มีความสามารถชำระหนี้ได้ในปัจจุบัน

6. สถานที่ทำการ (อู่) ถึงแม้ว่า ขสมก. มีอู่จอดรถจำนวนมาก แต่อู่ส่วนใหญ่เป็นการเช่าจากเอกชนและหน่วยงานภาครัฐ เมื่อครบสัญญาเช่าต้องย้ายอู่และหาพื้นที่ใหม่อู่ที่จัดหาใหม่มีระยะทางเพิ่มขึ้น ทำให้เกิดกิโลเมตรสูญเปล่า หรือหากมีการต่อสัญญาใหม่ อาจมีการปรับราคาค่าเช่าเพิ่มขึ้น ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น

ปัจจัยภายนอก

1. รถโดยสารประเภทอื่น ๆ มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ประกอบกับมีรถโดยสารสาธารณะประเภทอื่นวิ่งให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสารบนถนนใหญ่ทับเส้นทางกับรถโดยสารประจำทางของ ขสมก. เช่น รถสี่ล้อเล็ก รถสองแถวในซอย รถตู้ป้ายดำ เป็นต้น ซึ่งสร้างปัญหาการจราจรติดขัด ความไม่ปลอดภัยของผู้โดยสารจากการจอดรับผู้โดยสารตามป้ายหยุดรถประจำทางเป็นเวลานาน รวมทั้งจอดรถรับ-ส่งผู้โดยสารนอกป้าย ซึ่งยังไม่มีการแก้ไขอย่างจริงจัง ส่งผลกระทบให้ผู้ใช้บริการรถโดยสารของ ขสมก. ลดลง

2. สภาพแวดล้อมในการเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางไม่เอื้ออำนวย จากสภาพการจราจรที่ติดขัดหนาแน่น มีการสร้างระบบขนส่งมวลชนสาธารณะขนาดใหญ่ สภาวะการแข่งขันของขนส่งประเภทอื่นมากขึ้น เช่น ระบบขนส่งทางราง ระบบขนส่งทางน้ำ เป็นต้น ประชาชนมีทางเลือกในการใช้บริการเพื่อประหยัดเวลา ในการเดินทางและมีความสะดวกสบายมากขึ้น

3. เส้นทางเดินรถโดยสารไม่เป็นระบบตามสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงและขาดประสิทธิภาพ เนื่องจากเส้นทางเดินรถโดยสารในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีการกำหนดเป็นรายเส้นทาง โดยไม่ได้พิจารณาถึงภาพรวมการขยายตัวของชุมชน และความเจริญของเมืองที่ต้องมีการปรับผังเมืองการขยายถนนไปสู่นอกเมืองปริมณฑล แต่เส้นทางการเดินรถเท่าเดิมและไม่ได้มีการปรับปรุงตามความเป็นจริง ประกอบกับการกำกับดูแลที่มุ่งเน้นความเป็นระเบียบเรียบร้อยและผลประโยชน์ของผู้ประกอบการเป็นหลัก จึงทำให้เส้นทางมีความซับซ้อนมากขึ้น ต้องใช้รถจำนวนมากในการให้บริการ และมีเส้นทางรถโดยสารประจำทาง (สาย) จำนวนมากที่ทับซ้อนกันอยู่ในช่วงถนนเดียวกัน สร้างปัญหาจากการจราจรเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ

The Factors That Mainly Affect the Business

Internal Factors

1. The management structure: As a large organization, the BMTA has higher operating costs than the affiliated private bus companies. The main expenses are personnel remuneration and welfare, bus maintenance and so forth.

2. The unsound condition of buses: Many buses have been in service for 20 years or more. This not only affects service efficiency but also incurs higher maintenance cost. In addition, insufficient buses deprive the BMTA of the opportunity to earn more revenue. In 2021, the BMTA expedited the procurement of new buses and cutting-edge technology such as the enterprise resource planning (ERP) system, bus WiFi routers and the bus ticket system using QR codes.

3. Insufficient workforce: Each year, a number of employees retire, especially those working in specific professional fields such as legal officers, accountants, lawyers, economists, statisticians and IT officers. However, there have not been sufficient replacements, partly because the Cabinet Resolution made in 1995 does not to allow the BMTA to increase manpower in terms of full-time office workers.

4. Operating losses and accumulated liabilities: The BMTA is a public agency providing public utility services mainly for low- and middle-income people and has no initial capital. In addition, the government policy requires high service standards but the BMTA is unable to set the high fares to cover operating costs. The BMTA also has to operate certain routes for social benefits and some new routes with small passenger volumes. With revenue being lower than expenses, the BMTA has faced operating losses and the accumulated debts have become too high to repay.

5. Lack of financial solvency: The BMTA also has debts incurred by borrowing which results in the burden of high interest. Given its ongoing business losses, the BMTA is currently unable to repay all debts.

6. Depot rentals: Although the BMTA has many bus depots, most of them are located on leased plots owned by the private sector or other public agencies. When the lease contracts expire, the BMTA has to seek new depot locations, some of which are more remote and this means losses from running empty buses. If the contracts are renewed, the rentals are likely to be increased. This results in rising expenses.

External Factors

1. Other types of public transportation services, such as minibuses, songthaews (two-row seat pickups) and black-plate vans, have increased, several operating on the same routes as the BMTA's buses. This causes traffic congestion; their lingering halts to discharge and collect passengers at bus stops, as well as at other locations, are unsafe for the passengers. This problem remains unsolved and partly accounts for the decreasing numbers of BMTA passengers.

2. Owing to traffic congestion, the public now considers passenger buses inconvenient. Moreover, large-scale mass rapid transit system projects have been implemented while other transport modes such as railways and boats have been developed. This results in more intense competition and the public have more travel options that are more convenient and require less travel time.

3. The bus routes have not been revised to suit the changing context so the operation becomes less efficient. Owing to community growth and urban expansion, the city plan has been revised and requires road extensions to suburban areas. However, the bus routes remain the same and have yet to be revised. Management focuses on orderliness and entrepreneurs' benefits. This makes route management more complicated and requires more buses for service. At the same time, several BMTA buses share the same routes, this worsens the traffic issue.

ภาวะอุตสาหกรรมและแนวโน้มในอนาคต

Industry Situation and Trend

ภาวะอุตสาหกรรมและแนวโน้มในอนาคต

การให้บริการรถโดยสารในปีงบประมาณ พ.ศ. 2564

ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 มีจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถโดยสาร ขสมก. ต่อวัน จำนวน 564,010 คน แบ่งออกเป็น รถโดยสารปรับอากาศ จำนวน 267,513 คน รถโดยสารธรรมดา จำนวน 296,497 คน และผู้ใช้บริการผ่านเครื่องรับชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Capture: EDC) จำนวน 286,299 คน

1. จำนวนรถโดยสารประจำทางรวมทั้งสิ้น 7,751 คัน แยกเป็น

- รถโดยสาร ขสมก. จำนวน 2,966 คัน คิดเป็นร้อยละ 38.27 แยกเป็น รถโดยสารธรรมดา จำนวน 1,520 คัน รถโดยสารปรับอากาศ จำนวน 1,366 คัน และรถ PBC จำนวน 80 คัน

- รถโดยสารเอกชนร่วมบริการ จำนวน 4,785 คัน คิดเป็นร้อยละ 61.73 แบ่งเป็นรถโดยสารขนาดใหญ่ จำนวน 229 คัน คิดเป็นร้อยละ 2.95 รถมินิบัสจำนวน 315 คัน คิดเป็นร้อยละ 4.06 รถโดยสารขนาดเล็ก (รถหมวด 4) จำนวน 1,818 คัน คิดเป็นร้อยละ 23.46 รถตู้โดยสารปรับอากาศ จำนวน 2,354 คัน คิดเป็นร้อยละ 30.37 และรถตู้โดยสารเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 69 คัน คิดเป็นร้อยละ 0.89

รถโดยสารประจำทางแต่ละประเภทมีรูปแบบการให้บริการที่แตกต่างกันไป ซึ่ง ขสมก. มีนโยบายในการกำกับ ควบคุมกิจการรถโดยสารประจำทางทุกประเภทให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับประชาชน ทั้งด้านอัตราค่าโดยสาร ความสะดวก ความปลอดภัย รวมทั้งกิริยามารยาทในการให้บริการของพนักงานประจำรถและบุคคลที่เกี่ยวข้อง

ตารางแสดงจำนวนรถและเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง พ.ศ. 2564 (ณ วันที่ 30 กันยายน 2564)

ประเภทผู้ให้บริการ	จำนวนรถ	ร้อยละ	จำนวนเส้นทาง	ร้อยละ
1. รถโดยสาร ขสมก.	2,966	38.27	118	35.54
2. รถเอกชนร่วมบริการ (รถโดยสารขนาดใหญ่)	229	2.95	11	3.31
3. รถมินิบัส	315	4.06	(18)	-
4. รถโดยสารขนาดเล็ก (รถหมวด 4)	1,818	23.46	93	28.01
5. รถตู้โดยสารปรับอากาศ	2,354	30.37	103	31.02
6. รถตู้โดยสารเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	69	0.89	7	2.11
รวม	**7,751**	**100**	**332**	**99.99**

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () จำนวนเส้นทางที่วิ่งร่วมกับเส้นทางของรถธรรมดาและรถปรับอากาศโดยจะไม่นำมารวมกับจำนวนเส้นทางที่ได้รับอนุญาต

2. จำนวนเส้นทางรถโดยสารประจำทางรวมทุกประเภท จำนวน 332 เส้นทาง แบ่งเป็น

- เส้นทางการเดินรถ ขสมก. จำนวน 118 เส้นทาง
- เส้นทางการเดินรถเอกชนร่วมบริการ (รถโดยสารขนาดใหญ่) จำนวน 11 เส้นทาง
- เส้นทางการเดินรถโดยสารขนาดเล็ก (รถหมวด 4) จำนวน 93 เส้นทาง
- เส้นทางการเดินรถตู้โดยสารปรับอากาศ จำนวน 103 เส้นทาง
- เส้นทางการเดินรถตู้โดยสารเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 7 เส้นทาง

เมื่อพิจารณาสัดส่วนเส้นทางการเดินรถโดยสารที่ให้บริการในเขตกรุงเทพมหานคร จำแนกแต่ละประเภทแล้ว พบว่า เส้นทางเดินรถของ ขสมก. มีสัดส่วนมากที่สุด คือร้อยละ 35.54 และรองลงมา เส้นทางรถเอกชนร่วมบริการ รถตู้โดยสารปรับอากาศ คิดเป็นร้อยละ 31.02

ปัจจุบันภาครัฐมีนโยบายประหยัดพลังงานน้ำมันดีเซลและลดมลพิษทางอากาศ จึงสนับสนุนให้ใช้รถโดยสารที่ใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) บริการผู้โดยสารเพื่อสนองนโยบายดังกล่าว ขสมก. จึงได้จัดซื้อรถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) เพื่อนำมาทดแทนรถโดยสารเดิมที่ใช้น้ำมันดีเซล จำนวน 489 คัน

ตารางแสดงจำนวนรถโดยสารที่ใช้น้ำมันดีเซลและก๊าซธรรมชาติ (NGV) เป็นเชื้อเพลิง

ประเภทผู้ให้บริการ	จำนวนรถ ณ 30 กันยายน 2564		
	จำนวนรถใช้น้ำมันดีเซล	จำนวนรถใช้ก๊าซธรรมชาติ	รวม
1. รถ ขสมก.	2,076	890	2,966
2. รถเอกชนร่วมบริการ (รถโดยสารขนาดใหญ่)	-	229	229
3. รถมินิบัส	-	315	315
4. รถโดยสารขนาดเล็ก (รถหมวด 4)	1,390	428	1,818
5. รถตู้โดยสารปรับอากาศ	-	2,354	2,354
6. รถตู้โดยสารเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	-	69	69
รวม	**3,466**	**4,285**	**7,751**

Industry Situation and Trend

Bus Services in Fiscal Year 2021

In fiscal year 2021, BMTA bus services had 564,010 passengers per day. Of these passengers, 267,513 used air-conditioned buses and 296,497 used ordinary buses. There were 286,299 passengers who paid with the Electronic Data Capture (EDC) system.

1. The bus fleet totaled 7,751 vehicles. It consisted of:

- BMTA buses: In total; 2,966 vehicles or 38.27 percent of the fleet. Of this number, 1,520 were ordinary buses, 1,366 were air-conditioned buses, and 80 were PBC vehicles.

- Private joint vehicles: In total, 4,785 or 61.73 percent of the fleet. Of this number, 229 were big buses (2.95 percent), 315 were minibuses (4.06 percent), and 1,818 were microbuses (Bus Category 4) (23.46 percent), 2,345 were air-conditioned vans (30.37 percent) and 69 were feeder vans to/from Suvarnabhumi Airport (0.89 percent).

Each category of vehicles delivered different services. The BMTA has a policy to regulate and control the operations of all service categories to ensure maximum public interest in regard to fares, convenience, safety, and service manners of bus staff and relevant personnel.

Table of Bus Numbers and Routes in 2021 (As of 30 September 2021)

Service Category	Number of Buses	Percentage	Number of Routes	Percentage
1. BMTA buses	2,966	38.27	118	35.54
2. Private joint buses (Big buses)	229	2.95	11	3.31
3. Minibuses	315	4.06	(18)	-
4. Microbuses (Bus Category 4)	1,818	23.46	93	28.01
5. Air-conditioned vans	2,354	30.37	103	31.02
6. Feeder vans to/from Suvarnabhumi Airport	69	0.89	7	2.11
Total	**7,751**	**100**	**332**	**99.99**

Note: The figure in parentheses specifies the number of routes shared with ordinary and air-conditioned buses. It is thus not included in the number of authorized routes.

2. The total number of routes from all service categories was 332, divided into.

- BMTA bus routes: 118
- Private joint bus routes (Big buses): 11
- Microbus routes (Bus Category 4): 93
- Air-conditioned van routes: 103
- Feeder van routes to/from Suvarnabhumi Airport: 7

A review based on service category in Bangkok revealed BMTA buses had the biggest share of bus routes. Of the total number of routes, BMTA buses accounted for 35.54 percent. The second biggest share was air-conditioned vans, which accounted for 31.02 percent.

Currently, the government has policies to conserve diesel oil, to curb air pollution, and to promote natural gas vehicles (NGV) buses. In response to the policies, the BMTA has procured 489 NGV buses to replace diesel engine buses.

Table of Diesel Engine Buses and NGV Buses

Service Category	Number of Buses as of 30 September 2021		
	Diesel Engine Buses	NGV Buses	Total
1. BMTA buses	2,076	890	2,966
2. Private joint buses (Big buses)	-	229	229
3. Minibuses	-	315	315
4. Microbuses (Bus Category 4)	1,390	428	1,818
5. Air-conditioned vans	-	2,354	2,354
6. Feeder vans to/from Suvarnabhumi Airport	-	69	69
Total	**3,466**	**4,285**	**7,751**

แนวโน้มการให้บริการ และแผนงานโครงการในอนาคต

การเดินทางของประชาชนในเมืองส่วนใหญ่เป็นการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะรถโดยสารสาธารณะ เพราะมีเส้นทางครอบคลุมทั่วกรุงเทพมหานครและปริมณฑล อีกทั้งยังสามารถเชื่อมต่อไปยังระบบขนส่งรูปแบบอื่น อาทิ รถไฟฟ้าใต้ดิน, รถไฟฟ้า BTS, รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ การเดินทางทางน้ำและทางอากาศ แต่ในปัจจุบันยังประสบปัญหาในเรื่องการให้บริการ เช่น ขับรถเร็ว ปาดซ้าย-ขวารับผู้โดยสาร ขับรถไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย ขับรถกีดขวางการจราจร การจราจรหนาแน่น รถโดยสารส่วนใหญ่เป็นรถโดยสารเก่าที่มีอายุการใช้งานเกินกว่า 20 ปี ใช้น้ำมันดีเซลเป็นเชื้อเพลิง ทำให้เกิดมลภาวะทางอากาศ

เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาของระบบขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะอย่างเป็นระบบ กระทรวงคมนาคม จึงมีนโยบายในการส่งเสริมสนับสนุนให้ ขสมก. นำรถโดยสารใช้พลังงานไฟฟ้า และก๊าซธรรมชาติ (NGV) เป็นเชื้อเพลิง พร้อมให้นำระบบเทคโนโลยีทั้งระบบ GPS และระบบตั๋วร่วม (E-Ticket) มาติดตั้งบนรถโดยสารสาธารณะ เพื่อจัดเก็บข้อมูล และเชื่อมโยงไปยังศูนย์ควบคุม ทำให้สามารถบริหารจัดการการเดินรถได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นการพัฒนารูปแบบการให้บริการให้มีคุณภาพมากขึ้น จึงมีแผนงาน/โครงการ ดังนี้

1. การเช่ารถโดยสารปรับอากาศไฟฟ้า (EV) จำนวน 2,511 คัน เพื่อช่วยลดการปล่อยมลพิษสู่สิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะฝุ่นละออง $PM_{2.5}$ และสอดคล้องกับมติคณะกรรมการนโยบายยานยนต์ไฟฟ้าแห่งชาติที่สนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า (EV) ในระบบขนส่งสาธารณะ

2. การจ้างเอกชนให้บริการเดินรถ จำนวน 1,500 คัน ผู้ประกอบการเดินรถเอกชนที่สมัครใจเข้าร่วมรับจ้างเดินรถกับ ขสมก. ต้องเป็นรถโดยสารปรับอากาศไฟฟ้า (EV) หรือรถโดยสารปรับอากาศ NGV พร้อมทั้งติดตั้งอุปกรณ์ GPS E-Ticket และ WIFI

3. การติดตั้งและใช้งานในระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์บนรถโดยสาร (E-Ticket) ที่มาพร้อมกับตัวรถโดยสารที่เช่ามาให้บริการ และรถที่ ขสมก. จ้างเอกชนที่ได้รับใบอนุญาตวิ่งบริการ (ภาคสมัครใจ)

4. การติดตั้งระบบตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติการเดินรถ (GPS) และระบบ WIFI ที่ติดตั้งมาพร้อมกับตัวรถโดยสารที่เช่ามาให้บริการ และรถที่ ขสมก. จ้างเอกชนที่ได้รับใบอนุญาตวิ่งบริการ (ภาคสมัครใจ)

5. การพัฒนาพื้นที่เชิงธุรกิจ ปัจจุบัน ขสมก. มีอู่จอดรถโดยสารทั้งที่เป็นกรรมสิทธิ์ของ ขสมก. และที่เช่าจากหน่วยงานอื่น ที่เป็นหน่วยงานของรัฐและเอกชนจำนวนหลายแห่ง โดยอู่จอดรถโดยสารในบางพื้นที่ตั้งอยู่บนทำเลที่มีความเจริญสูง ประชาชนสามารถเข้าถึงได้ง่าย แวดล้อมด้วยสถานที่มีคุณค่าในเชิงธุรกิจ อาทิ สถานศึกษา ศูนย์การค้า และสถานที่จ้างงานสามารถนำไปสร้างมูลค่าเพิ่มในเชิงธุรกิจ อันจะก่อให้เกิดรายได้เพิ่มแก่ ขสมก.

ขสมก. ได้วางแผนพัฒนาพื้นที่อู่จอดรถโดยสารในเชิงธุรกิจ 2 แห่ง ได้แก่ พื้นที่อู่บางเขน และพื้นที่อู่มีนบุรี ซึ่งจากผลการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาพื้นที่อู่บางเขนที่เหมาะสมคือ การจัดทำเป็นโครงการแบบผสม (Mixed Use) ระหว่างศูนย์การค้า และโรงแรมระดับบน ส่วนพื้นที่อู่มีนบุรี มีความเหมาะสมในการทำเป็นโครงการตลาด แต่เนื่องจากสภาพแวดล้อมเปลี่ยนแปลงไป มีระบบขนส่งมวลชนเพิ่มขึ้นจึงจำเป็นต้องทบทวนผลการศึกษาอีกครั้ง ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ

Service Trends and Future Plans

City residents have mainly used public transport, especially public buses, because their routes comprehensively cover Bangkok and its adjacent provinces. Moreover, public buses enable convenient connections to other modes of transport such as the MRT or subway, BTS or Skytrain, Airport Rail Link, water transport, and air transport systems. Yet, bus services have been plagued with several problems. Among them are bus speeding, buses' abrupt changes of traffic lanes during their competitive races for more passengers, buses' failure to stay in the left-hand-side traffic lane, buses' obstructions of traffic lanes, traffic congestion, and old bus conditions. Most buses in service have been used for more than 20 years already. These buses have run on diesel oil and thus caused air pollution too.

To systematically solve bus service problems, the Ministry of Transport has the policy to support BMTA's adoption of NGV buses, GPS and e-ticketing systems. GPS and e-ticketing technologies should be integrated into public buses to facilitate data collection and transmission to the control center, which then will be able to manage bus services efficiently, and also to enhance service quality. The BMTA therefore has had to devise the following plans/projects:

1. Leasing 2,511 electric vehicles (EV) to reduce air pollution especially $PM_{2.5}$ particulate matter and to comply with the resolution of the National Electric Vehicle Policy Committee, which promotes the use of EV in the public transport sector;

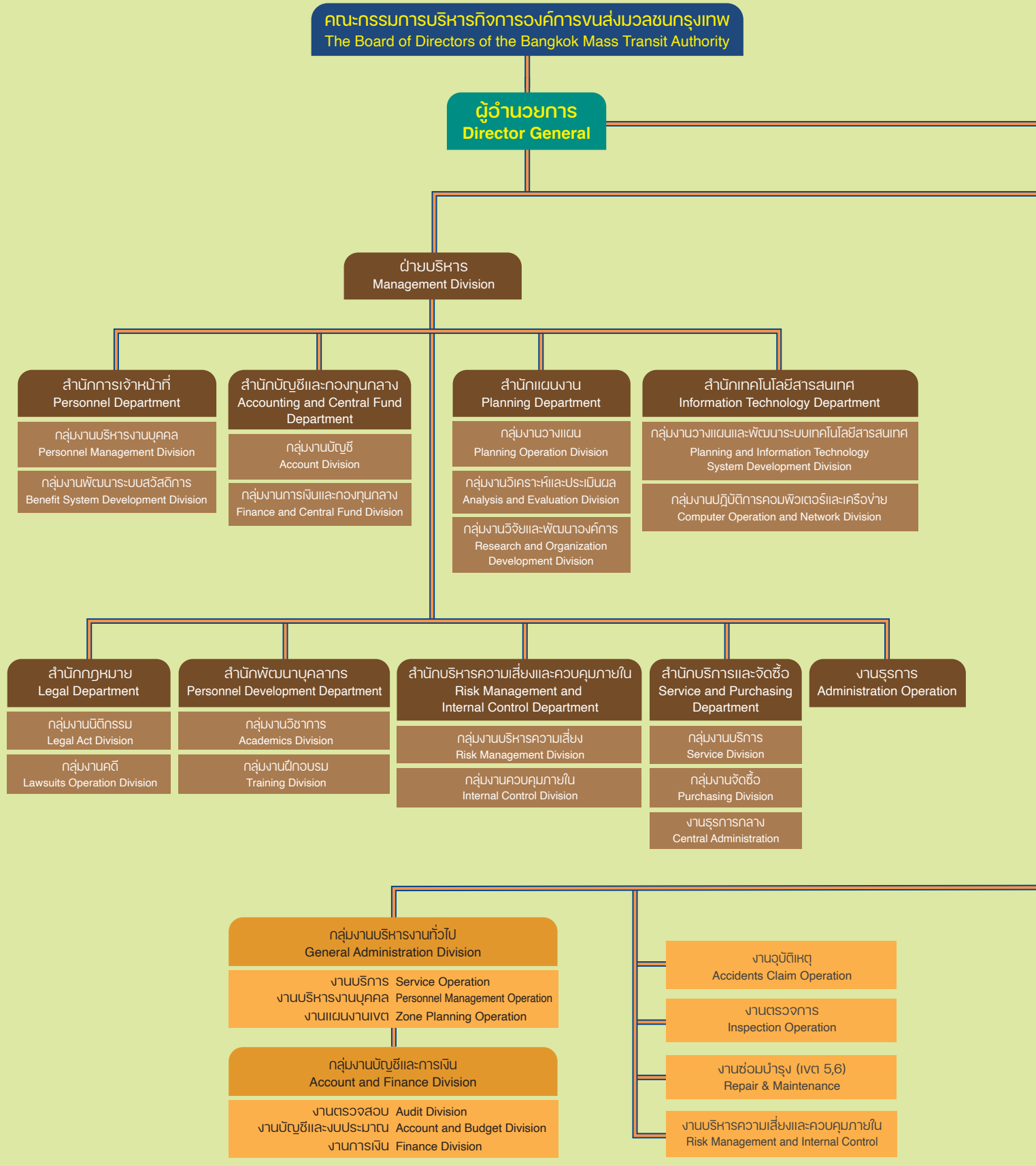
2. Hiring private operators to operate 1,500 vehicles: Private operators, who have entered hiring contracts voluntarily, must use EV or air-conditioned NGV buses that are installed with GPS, e-ticketing, and WIFI systems;

3. Installing/using the e-ticketing system on leased vehicles or vehicles of private operators that have been BMTA contractors and held licenses (voluntary basis);

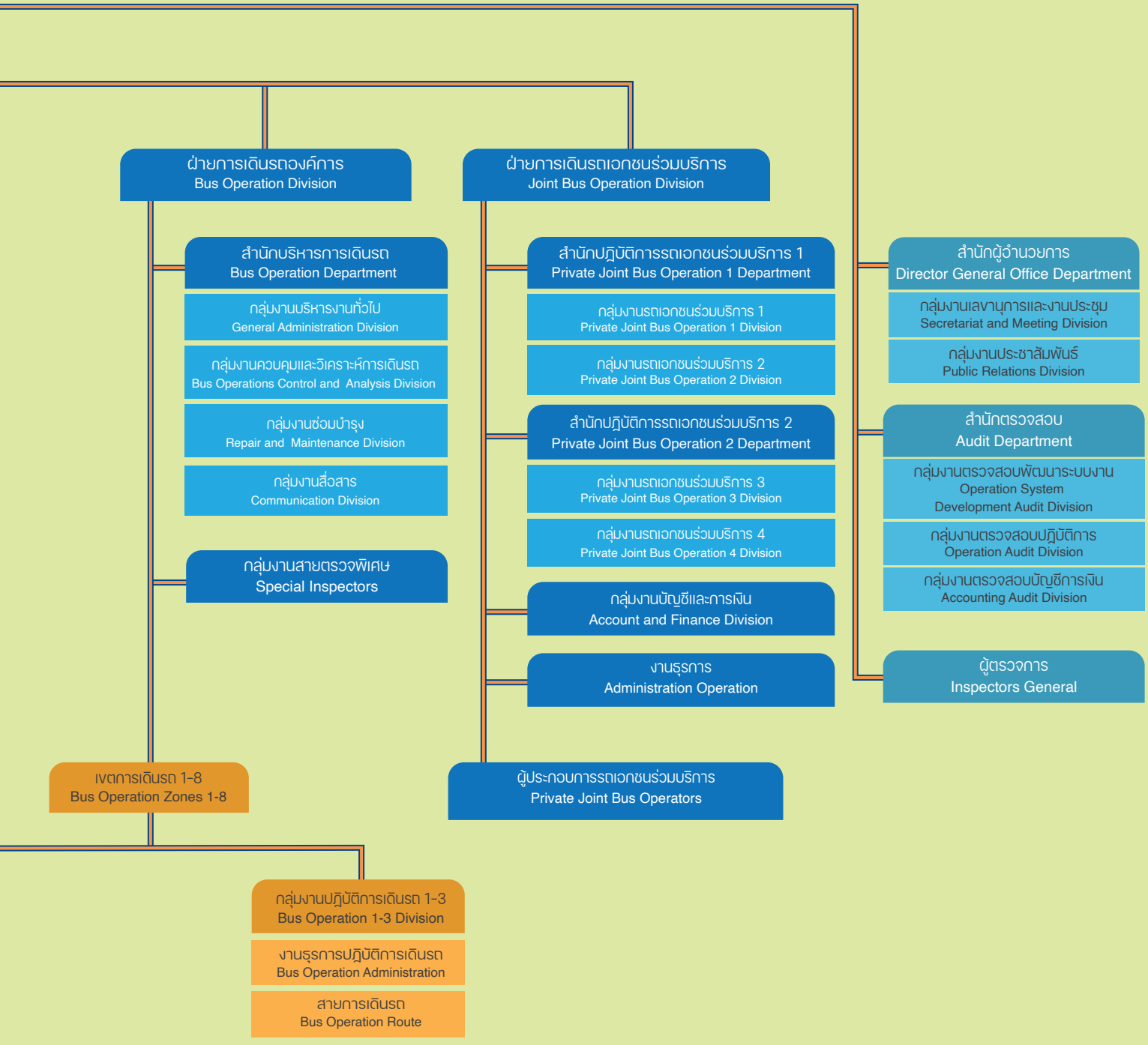
4. Installing GPS and WIFI systems on leased vehicles or vehicles of private operators that have been BMTA contractors and held licenses (voluntary basis); and

5. Developing commercial areas: Currently, the BMTA has many garages. Some are located on BMTA plots of land and others are located on plots leased from other state organizations or private sector landlords. Of these garages, some are located in highly developed and easily accessible zones. These garages are surrounded by sites of commercial value such as educational institutes, shopping malls, and offices. These garages therefore can be developed commercially to generate revenue for the BMTA.

The BMTA has planned to commercially develop two garages – Bang Khen Garage and Min Buri Garage. A feasibility study shows the Bang Khen Garage area is suitable for mixed-use development with shopping space on th lower floors and hotel services on the upper floors of buildings built in the area. As for the Min Buri Garage area, the feasibility study suggests it should be developed as a market. However, as its surroundings have been changing with more public transport modes coming to its neighborhood, the feasibility study is in the process of being reviewed.


คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
The Board of Directors of the Bangkok Mass Transit Authority
ผู้อำนวยการ
Director General
ฝ่ายบริหาร
Management Division
สำนักการเจ้าหน้าที่
Personnel Department
กลุ่มงานบริหารงานบุคคล
Personnel Management Division
กลุ่มงานพัฒนาระบบสวัสดิการ
Benefit System Development Division
สำนักบัญชีและกองทุนกลาง
Accounting and Central Fund Department
กลุ่มงานบัญชี
Account Division
กลุ่มงานการเงินและกองทุนกลาง
Finance and Central Fund Division
สำนักแผนงาน
Planning Department
กลุ่มงานวางแผน
Planning Operation Division
กลุ่มงานวิเคราะห์และประเมินผล
Analysis and Evaluation Division
กลุ่มงานวิจัยและพัฒนาองค์การ
Research and Organization Development Division
สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
Information Technology Department
กลุ่มงานวางแผนและพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ
Planning and Information Technology System Development Division
กลุ่มงานปฏิบัติการคอมพิวเตอร์และเครือข่าย
Computer Operation and Network Division
สำนักกฎหมาย
Legal Department
กลุ่มงานนิติกรรม
Legal Act Division
กลุ่มงานคดี
Lawsuits Operation Division
สำนักพัฒนาบุคลากร
Personnel Development Department
กลุ่มงานวิชาการ
Academics Division
กลุ่มงานฝึกอบรม
Training Division
สำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน
Risk Management and Internal Control Department
กลุ่มงานบริหารความเสี่ยง
Risk Management Division
กลุ่มงานควบคุมภายใน
Internal Control Division
สำนักบริการและจัดซื้อ
Service and Purchasing Department
กลุ่มงานบริการ
Service Division
กลุ่มงานจัดซื้อ
Purchasing Division
งานธุรการกลาง
Central Administration
งานธุรการ
Administration Operation
กลุ่มงานบริหารงานทั่วไป
General Administration Division
งานบริการ Service Operation
งานบริหารงานบุคคล Personnel Management Operation
งานแผนงานเขต Zone Planning Operation
กลุ่มงานบัญชีและการเงิน
Account and Finance Division
งานตรวจสอบ Audit Division
งานบัญชีและงบประมาณ Account and Budget Division
งานการเงิน Finance Division
งานอุบัติเหตุ
Accidents Claim Operation
งานตรวจการ
Inspection Operation
งานซ่อมบำรุง (เขต 5,6)
Repair & Maintenance
งานบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน
Risk Management and Internal Control

Organizational Structure of the Bangkok Mass Transit Authority
Annex to the BMTA's Regulation No.159 Dated 29 December 2009



คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ ประจำปี 2564

BMTA's Board of Directors, Fiscal Year 2021

ประวัติคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ ประจำปีงบประมาณ 2564
BMTA's Board of Directors, Fiscal Year 2021

นายวิทยา ยาม่วง
(ประธานกรรมการ)

Mr. Withaya Yamoung
(President)

วัน/เดือน/ปีเกิด: 22 กรกฎาคม 2508
อายุ: 56 ปี
ประวัติการศึกษาและคุณวุฒิ
- ปริญญาโท รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยปทุมธานี
- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง
- อธิบดีกรมเจ้าท่า

ประวัติการทำงาน
- ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม
- ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางน้ำ (นักวิชาการขนส่งคุณวุฒิ) กระทรวงคมนาคม
- ผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค 2 (อยุธยา) (ผู้อำนวยการระดับสูง)
- ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย (ระดับสูง)

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจและบริษัทอื่น
- ไม่มี

การถือครองหุ้นในรัฐวิสาหกิจ/ บริษัทที่เกี่ยวข้องกับ ขสมก. เกินกว่าร้อยละ 10
- ไม่มี

Date of Birth: 22 July 1965
Age: 56
Education & Qualification
- Master of Public Administration, Pathumthani University
- Bachelor of Laws, Sukhothai Thammathirat Open University

Current Position
- Director General of the Marine Department

Working Experience
- Inspector General of the Ministry of Transport
- Consultant in water transportation economy (Transport Technical Officer at the Advisory Level), Ministry of Transport
- Director of the Marine Office 2 (Ayutthaya), (Director, Higher Level)
- Director of the Legal Department (Higher Level)

The holding post of board of directors or chief executive in state enterprise and other companies.
- N/A

Shareholding in state enterprises/related companies with BMTA more than 10%
- N/A

นายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงษ์
(รองประธานกรรมการ คนที่ 1)

Mr. Sorapong Paitoonphong
(Executive Vice President No. 1)

วัน/เดือน/ปีเกิด: 10 สิงหาคม 2515
อายุ: 49 ปี
ประวัติการศึกษาและคุณวุฒิ
- ปริญญาโท รัฐศาสตรมหาบัณฑิต Political & Social Theory University of Kent at Canterbury, United Kingdom
- ปริญญาตรี รัฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง
- รองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง)

ประวัติการทำงาน
- อธิบดีกรมการขนส่งทางราง
- รองอธิบดีกรมการขนส่งทางราง
- หัวหน้าสำนักงานบริหารความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน ด้านการพัฒนาระบบรถไฟ
- รองโฆษกกระทรวงคมนาคม
- ผู้ช่วยปลัดกระทรวงคมนาคม
- ประธานกรรมการ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- ประธานกรรมการ บริษัท ขนส่ง จำกัด
- ประธานกรรมการ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจและบริษัทอื่น
- ไม่มี

การถือครองหุ้นในรัฐวิสาหกิจ/ บริษัทที่เกี่ยวข้องกับ ขสมก. เกินกว่าร้อยละ 10
- ไม่มี

Date of Birth: 10 August 1972
Age: 49
Education & Qualification
- Master of Arts (Political & Social Theory), University of Kent at Canterbury, United Kingdom
- Bachelor of Political Science, Chiang Mai University

Current Position
- Deputy Permanent Secretary (Transportation), Ministry of Transport

Working Experience
- Director General of the Department of Rail Transport
- Deputy Director General of the Department of Rail Transport
- Head of Office of Cooperation Management between Government of Thailand and People's Republic of China on Development of Electrical Systems
- Deputy Spokesman, Ministry of Transport
- Assistant Permanent Secretary, Ministry of Transport
- Chairman of the Board of Directors, Expressway Authority of Thailand
- Chairman of the Board of Directors, The Transport Company Limited
- Chairman of the Committee for Road Safety Fund

The holding post of board of directors or chief executive in state enterprise and other companies.
- N/A

Shareholding in state enterprises/related companies with BMTA more than 10%
- N/A

นางปาณิสรา ดวงสอดศรี
(รองประธานกรรมการ คนที่ 2)

Mrs. Panisara Duangsodsri
(Executive Vice President No. 2)

วัน/เดือน/ปีเกิด: 21 มีนาคม 2505
อายุ: 59 ปี
ประวัติการศึกษาและคุณวุฒิ
ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง
ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง
- ที่ปรึกษาสำนักกฎหมาย ธนา เบญจาทิกุล จำกัด
ประวัติการทำงาน
- กรรมการ การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค
- กรรมการ บริษัท ขนส่ง จำกัด
การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจและบริษัทอื่น
- ไม่มี
การถือครองหุ้นในรัฐวิสาหกิจ/ บริษัทที่เกี่ยวข้องกับ ขสมก. เกินกว่าร้อยละ 10
- ไม่มี

Date of Birth: 21 March 1962
Age: 59
Education & Qualification
Bachelor of Laws, Ramkhamhaeng University
Current Position
- Advisor of Thana Benjathikul Law Office Company Limited
Working Experience
- Former director of the Provincial Electricity Authority
- Former director of The Transport Company Limited
The holding post of board of directors or chief executive in state enterprise and other companies.
- N/A
Shareholding in state enterprises/related companies with BMTA more than 10%
- N/A

นายสุเมธ สังข์ศิริ
(กรรมการ)

Mr. Sumate Sangsiri
(Director)

วัน/เดือน/ปีเกิด: 9 กุมภาพันธ์ 2504
อายุ: 60 ปี
ประวัติการศึกษาและคุณวุฒิ
- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง
- ประธานกรรมการตรวจสอบ บริษัท ซาฟารีเวิลด์ จำกัด (มหาชน)
- กรรมการอิสระ บริษัท ซาฟารีเวิลด์ จำกัด (มหาชน)

ประวัติการทำงาน
- กรรมการ บริษัท เนชั่นมัลติมีเดีย กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท ยูซิตี้ จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจและบริษัทอื่น
- ไม่มี

การถือครองหุ้นในรัฐวิสาหกิจ/ บริษัทที่เกี่ยวข้องกับ ขสมก. เกินกว่าร้อยละ 10
- ไม่มี

Date of Birth: 9 February 1961
Age: 60
Education & Qualification
- Bachelor of Laws, Ramkhamhaeng University

Current Position
- Chairman of the Audit Committee, Safari World Public Company Limited
- Independent Director, Safari World Public Company Limited

Working Experience
- Director of Nation Multimedia Group Public Company Limited
- Director of U City Public Company Limited

The holding post of board of directors or chief executive in state enterprise and other companies.
- N/A

Shareholding in state enterprises/related companies with BMTA more than 10%
- N/A

พลตำรวจโท กรไชย คล้ายคลึง
(กรรมการ)

Police Lieutenant General Kornchai Klayklueng
(Director)

วัน/เดือน/ปีเกิด: 17 กุมภาพันธ์ 2509
อายุ: 55 ปี
ประวัติการศึกษาและคุณวุฒิ
- ปริญญาโท สังคมศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหิดล
- ปริญญาตรี รัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต โรงเรียนนายร้อยตำรวจ รุ่นที่ 41

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง
- ผู้บัญชาการตำรวจสืบสวนสอบสวนอาชญากรรมทางเทคโนโลยี

ประวัติการทำงาน
- จเรตำรวจ (สบ 8)
- ผู้บังคับการปราบปรามการค้ามนุษย์
- รองผู้บังคับการปราบปราม

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจและบริษัทอื่น
- ไม่มี

การถือครองหุ้นในรัฐวิสาหกิจ/ บริษัทที่เกี่ยวข้องกับ ขสมก. เกินกว่าร้อยละ 10
- ไม่มี

Date of Birth: 17 February 1966
Age: 55
Education & Qualification
- Master of Social Science, Mahidol University
- Bachelor of Public Administration, Royal Police Cadet Academy (Class 41)

Current Position
- Commissioner of the Cyber Crime Investigation Bureau

Working Experience
- Inspector General (Level 8)
- Commander of the Anti-Trafficking in Persons Division (ATPD)
- Deputy Commander of the Crime Suppression Division

The holding post of board of directors or chief executive in state enterprise and other companies.
- N/A

Shareholding in state enterprises/related companies with BMTA more than 10%
- N/A

นายภาณุทัด แนวจันทร์
(กรรมการ)

Mr. Phanuthat Naewcharn
(Director)

วัน/เดือน/ปีเกิด: 22 พฤษภาคม 2507
อายุ: 57 ปี

ประวัติการศึกษาและคุณวุฒิ
- ปริญญาโท วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยซานโทโทมัส
- หลักสูตรประกาศนียบัตรชั้นสูงการเมืองการปกครองในระบอบประชาธิปไตย สำหรับนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ 16 สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน รุ่นที่ 26
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง ด้านการค้าและการพาณิชย์ รุ่นที่ 8 สถาบันวิทยาการค้า มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
- หลักสูตรการพัฒนาการเมืองและการเลือกตั้งระดับสูง รุ่นที่ 7 สถาบันพัฒนาการเมืองและการเลือกตั้ง สำนักงานคณะกรรมการการเลือกตั้ง
- หลักสูตรนักบริหารการยุติธรรมการปกครองระดับสูง รุ่นที่ 6 สำนักงานศาลปกครอง
- หลักสูตรประกาศนียบัตรสำหรับกรรมการสมาคมส่งเสริม สถาบันกรรมการบริษัทไทย DCP 115
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูง ของรัฐวิสาหกิจและองค์กรมหาชน รุ่นที่ 22 สถาบันพระปกเกล้า

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง
- ผู้ชำนาญการประจำคณะกรรมาธิการการคุ้มครองผู้บริโภค สภาผู้แทนราษฎร
- อนุกรรมการ คณะอนุกรรมการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของ บริษัท ขนส่ง จำกัด

ประวัติการทำงาน
- กรรมการผู้จัดการสายงานอสังหาริมทรัพย์ บริษัท อีเอ็มซี จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ คณะกรรมการพิจารณารายได้ บริษัท ท่าอากาศไทย จำกัด (มหาชน)
- ที่ปรึกษาประจำคณะกรรมาธิการการงบประมาณวุฒิสภา
- เลขาธิการคณะกรรมการกลุ่มการค้าชายแดนและข้ามแดนด้านจีนตอนใต้ หอการค้าไทย สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจและบริษัทอื่น
- ไม่มี

การถือครองหุ้นในรัฐวิสาหกิจ/ บริษัทที่เกี่ยวข้องกับ ขสมก. เกินกว่าร้อยละ 10
- ไม่มี

Date of Birth: 22 May 1964
Age: 57

Education & Qualification
- Master of Science in Real Estate Business, Thammasat University
- Bachelor of Engineering in Civil Engineering, University of Santo Tomas
- Advanced Certificate Course in Politics and Governance in Democratic Systems for Executives, Class 16, King Prajadhipok's Institute
- Capital Market Academy Programs, Class 26
- Top Executive Program in Commerce and Trade (TEPCoT), Class 8, University of the Thai Chamber of Commerce
- Advanced Political and Electoral Development Program, Class 7, Political and Electoral Development Institute
- The 6th Training Course on Administrative Justice for Executives, Office of the Administrative Court
- Director Certification Program, Thai Institute of Directors, DCP 115
- Corporate Governance for Directors and Senior Executives of Regulator, State Enterprises and Public Organizations, Class 22, King Prajadhipok's Institute

Current Position
- Professional Member of the Committee on Consumer Protection, House of Parliament
- Member of the Subcommittee on Real Estate Development, Transport Company Limited

Working Experience
- Managing Director on Real Estate, EMC Public Company Limited
- Member of the Committee on Revenue, Airport Authority Thailand Public Compay Limited
- Advisor of the Committee on the Senate Budget
- Secretary General of the Committee for Border and Cross-border Trading (Southern China), Board of Trade of Thailand

The holding post of board of directors or chief executive in state enterprise and other companies.
- N/A

Shareholding in state enterprises/related companies with BMTA more than 10%
- N/A

นายจำเริญ โพธิยอด
(กรรมการ)

Mr. Chamroen Phothiyod
(Direcrtor)

วัน/เดือน/ปีเกิด: 3 พฤศจิกายน 2506
อายุ: 58 ปี
ประวัติการศึกษาและคุณวุฒิ
- ปริญญาโท สาขารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง
- รองปลัดกระทรวงการคลัง

ประวัติการทำงาน
- หัวหน้าผู้ตรวจราชการกระทรวงการคลัง
- รองอธิบดีกรมศุลกากร
- ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบอากร
- ผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากรภาคที่ 1
- ผู้อำนวยการสำนักบริหารกลาง
- ผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากรตรวจสินค้า ลาดกระบัง

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจและบริษัทอื่น
- ไม่มี

การถือครองหุ้นในรัฐวิสาหกิจ/ บริษัทที่เกี่ยวข้องกับ ขสมก. เกินกว่าร้อยละ 10
- ไม่มี

Date of Birth: 3 November 1963
Age: 58
Education & Qualification
- Master of Public Administration, National Institute of Development Administration
- Bachelor of Laws, Ramkhamhaeng University

Current Position
- Deputy Permanent Secretary, Ministry of Finance

Working Experience
- Chief Inspector General, Ministry of Finance
- Deputy Director General, The Customs Department
- Director of Post-clearance Audit Bureau
- Director of Regional Customs Office 1
- Director of Central Administration Bureau
- Director of Ladkrabang Cargo Clearance Customs Office

The holding post of board of directors or chief executive in state enterprise and other companies.
- N/A

Shareholding in state enterprises/related companies with BMTA more than 10%
- N/A

นางสาวพิมพ์เพ็ญ ลัดพลี
(กรรมการ)

Ms. Pimpen Ladpli
(Director)

วัน/เดือน/ปีเกิด: 18 มิถุนายน 2513
อายุ: 51 ปี
ประวัติการศึกษาและคุณวุฒิ
- ปริญญาเอก เศรษฐศาสตร์ University of Southampton สหราชอาณาจักร
- ปริญญาโท MBA Finance University of Exeter สหราชอาณาจักร
- ปริญญาตรี เศรษฐศาสตร์ California State University Northridge สหรัฐอเมริกา

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง
- ที่ปรึกษาด้านนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงการคลัง

ประวัติการทำงาน
- รองผู้อำนวยการ (นักบริหารต้น) สำนักบริหารหนี้สาธารณะ
- ผู้อำนวยการสำนัก (ผู้อำนวยการเฉพาะด้านวิชาการเศรษฐกิจสูง) สำนักจัดการหนี้ 2
- ผู้อำนวยการสำนัก (ผู้อำนวยการเฉพาะด้านวิชาการเศรษฐกิจสูง) สำนักพัฒนาตลาดตราสารหนี้
- ผู้เชี่ยวชาญด้านพัฒนาตลาดตราสารหนี้ (เศรษฐกรเชี่ยวชาญ) สำนักพัฒนาตลาดตราสารหนี้

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจและบริษัทอื่น
- ไม่มี

การถือครองหุ้นในรัฐวิสาหกิจ/ บริษัทที่เกี่ยวข้องกับ ขสมก. เกินกว่าร้อยละ 10
- ไม่มี

Date of Birth: 18 June 1970
Age: 51
Education & Qualification
- Ph.D. in Economics, University of Southampton, United Kingdom
- Master of Business Administration (Finance), University of Exeter, United Kingdom
- Bachelor of Arts (Economics), California State University, Northridge, USA

Current Position
- Advisor (Policy and Strategy), Office of Permanent Secretary, Ministry of Finance

Working Experience
- Deputy Director (Executive), Public Debt Management Office
- Director (Economics), High Level, Debt Management Bureau 2
- Director (Economics), High Level, Bond Market Development Bureau
- Senior Expert on Bond Market Development (Economics), Bond Market Development Bureau

The holding post of board of directors or chief executive in state enterprise and other companies.
- N/A

Shareholding in state enterprises/related companies with BMTA more than 10%
- N/A

นายสุระชัย เอี่ยมวชิรสกุล
(กรรมการและเลขานุการ)

Mr. Surachai Eamvachirasakul
(Director and Secretary)

วัน/เดือน/ปีเกิด: 2 ตุลาคม 2504
อายุ: 60 ปี
ประวัติการศึกษาและคุณวุฒิ
- ปริญญาโท บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต University of Hartford USA
- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง
- ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ประวัติการทำงาน
- กรรมการบริหาร บริษัท เอ อี เอช จำกัด
- กรรมการผู้จัดการบริษัท ธนารักษ์พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจและบริษัทอื่น
- ไม่มี

การถือครองหุ้นในรัฐวิสาหกิจ/ บริษัทที่เกี่ยวข้องกับ ขสมก. เกินกว่าร้อยละ 10
- ไม่มี

Date of Birth: 2 October 1961
Age: 60
Education & Qualification
- Master of Business Administration, University of Hartford, USA
- Bachelor of Laws, Thammasat University

Current Position
- Director General of the Bangkok Mass Transit Authority

Working Experience
- Director, A E H Company Limited
- Managing Director, Dhanarak Asset Development Company Limited

The holding post of board of directors or chief executive in state enterprise and other companies.
- N/A

Shareholding in state enterprises/related companies with BMTA more than 10%
- N/A

คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ ประจำปี 2565

BMTA's Board of Directors, Fiscal Year 2022

ประวัติคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ ประจำปีงบประมาณ 2565

BMTA's Board of Directors, Fiscal Year 2022

นางปาณิสรา ดวงสอดศรี

(ประธานกรรมการ)

Mrs. Panisara Duangsodsri

(President)

วัน/เดือน/ปีเกิด: 21 มีนาคม 2505

อายุ: 59 ปี

ประวัติการศึกษาและคุณวุฒิ

ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง

- ที่ปรึกษาสำนักกฎหมาย ธนา เบญจาทิกุล จำกัด

ประวัติการทำงาน

- กรรมการ การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค
- กรรมการ บริษัท ขนส่ง จำกัด

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจและบริษัทอื่น

- ไม่มี

การถือครองหุ้นในรัฐวิสาหกิจ/ บริษัทที่เกี่ยวข้องกับ ขสมก. เกินกว่าร้อยละ 10

- ไม่มี

Date of Birth: 21 March 1962

Age: 59

Education & Qualification

Bachelor of Laws, Ramkhamhaeng University

Current Position

- Advisor of Thana Benjathikul Law Office Company Limited

Working Experience

- Former director of the Provincial Electricity Authority
- Former director of The Transport Company Limited

The holding post of board of directors or chief executive in state enterprise and other companies.

- N/A

Shareholding in state enterprises/related companies with BMTA more than 10%

- N/A

นายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงษ์
(รองประธานกรรมการ คนที่ 1)

Mr. Sorapong Paitoonphong
(Executive Vice President No. 1)

วัน/เดือน/ปีเกิด: 10 สิงหาคม 2515
อายุ: 49 ปี
ประวัติการศึกษาและคุณวุฒิ
- ปริญญาโท รัฐศาสตรมหาบัณฑิต Political & Social Theory University of Kent at Canterbury, United Kingdom
- ปริญญาตรี รัฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง
- รองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง)

ประวัติการทำงาน
- อธิบดีกรมการขนส่งทางราง
- รองอธิบดีกรมการขนส่งทางราง
- หัวหน้าสำนักงานบริหารความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน ด้านการพัฒนาระบบรถไฟ
- รองโฆษกกระทรวงคมนาคม
- ผู้ช่วยปลัดกระทรวงคมนาคม
- ประธานกรรมการ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- ประธานกรรมการ บริษัท ขนส่ง จำกัด
- ประธานกรรมการ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจและบริษัทอื่น
- ไม่มี

การถือครองหุ้นในรัฐวิสาหกิจ/ บริษัทที่เกี่ยวข้องกับ ขสมก. เกินกว่าร้อยละ 10
- ไม่มี

Date of Birth: 10 August 1972
Age: 49
Education & Qualification
- Master of Arts (Political & Social Theory), University of Kent at Canterbury, United Kingdom
- Bachelor of Political Science, Chiang Mai University

Current Position
- Deputy Permanent Secretary (Transportation), Ministry of Transport

Working Experience
- Director General of the Department of Rail Transport
- Deputy Director General of the Department of Rail Transport
- Head of Office of Cooperation Management between Government of Thailand and People's Republic of China on Development of Electrical Systems
- Deputy Spokesman, Ministry of Transport
- Assistant Permanent Secretary, Ministry of Transport
- Chairman of the Board of Directors, Expressway Authority of Thailand
- Chairman of the Board of Directors, The Transport Company Limited
- Chairman of the Committee for Road Safety Fund

The holding post of board of directors or chief executive in state enterprise and other companies.
- N/A

Shareholding in state enterprises/related companies with BMTA more than 10%
- N/A

นายสุเมธ สังข์ศิริ
(รองประธานกรรมการ คนที่ 2)

Mr. Sumate Sangsiri
(Executive Vice President No. 2)

วัน/เดือน/ปีเกิด: 9 กุมภาพันธ์ 2504
อายุ: 60 ปี
ประวัติการศึกษาและคุณวุฒิ
- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง
- ประธานกรรมการตรวจสอบ บริษัท ซาฟารีเวิลด์ จำกัด (มหาชน)
- กรรมการอิสระ บริษัท ซาฟารีเวิลด์ จำกัด (มหาชน)

ประวัติการทำงาน
- กรรมการ บริษัท เนชั่นมัลติมีเดีย กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ บริษัท ยูซิตี้ จำกัด (มหาชน)

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจและบริษัทอื่น
- ไม่มี

การถือครองหุ้นในรัฐวิสาหกิจ/ บริษัทที่เกี่ยวข้องกับ ขสมก. เกินกว่าร้อยละ 10
- ไม่มี

Date of Birth: 9 February 1961
Age: 60
Education & Qualification
- Bachelor of Laws, Ramkhamhaeng University

Current Position
- Chairman of the Audit Committee, Safari World Public Company Limited
- Independent Director, Safari World Public Company Limited

Working Experience
- Director of Nation Multimedia Group Public Company Limited
- Director of U City Public Company Limited

The holding post of board of directors or chief executive in state enterprise and other companies.
- N/A

Shareholding in state enterprises/related companies with BMTA more than 10%
- N/A

พลตำรวจโท กรไชย คล้ายคลึง
(กรรมการ)

Police Lieutenant General Kornchai Klayklueng
(Director)

วัน/เดือน/ปีเกิด: 17 กุมภาพันธ์ 2509
อายุ: 55 ปี
ประวัติการศึกษาและคุณวุฒิ
- ปริญญาโท สังคมศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยมหิดล
- ปริญญาตรี รัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต โรงเรียนนายร้อยตำรวจ รุ่นที่ 41

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง
- ผู้บัญชาการตำรวจสืบสวนสอบสวนอาชญากรรมทางเทคโนโลยี

ประวัติการทำงาน
- จเรตำรวจ (สบ 8)
- ผู้บังคับการปราบปรามการค้ามนุษย์
- รองผู้บังคับการปราบปราม

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจและบริษัทอื่น
- ไม่มี

การถือครองหุ้นในรัฐวิสาหกิจ/ บริษัทที่เกี่ยวข้องกับ ขสมก. เกินกว่าร้อยละ 10
- ไม่มี

Date of Birth: 17 February 1966
Age: 55
Education & Qualification
- Master of Social Science, Mahidol University
- Bachelor of Public Administration, Royal Police Cadet Academy (Class 41)

Current Position
- Commissioner of the Cyber Crime Investigation Bureau

Working Experience
- Inspector General (Level 8)
- Commander of the Anti-Trafficking in Persons Division (ATPD)
- Deputy Commander of the Crime Suppression Division

The holding post of board of directors or chief executive in state enterprise and other companies.
- N/A

Shareholding in state enterprises/related companies with BMTA more than 10%
- N/A

นายภาณุทัด แนวจันทร์
(กรรมการ)

Mr. Phanuthat Naewcharn
(Director)

วัน/เดือน/ปีเกิด: 22 พฤษภาคม 2507
อายุ: 57 ปี

ประวัติการศึกษาและคุณวุฒิ
- ปริญญาโท วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยชานโทโทมัส
- หลักสูตรประกาศนียบัตรชั้นสูงการเมืองการปกครองในระบอบประชาธิปไตย สำหรับนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ 16 สถาบันพระปกเกล้า
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน รุ่นที่ 26
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง ด้านการค้าและการพาณิชย์ รุ่นที่ 8 สถาบันวิทยาการค้า มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
- หลักสูตรการพัฒนาการเมืองและการเลือกตั้งระดับสูง รุ่นที่ 7 สถาบันพัฒนาการเมืองและการเลือกตั้ง สำนักงานคณะกรรมการการเลือกตั้ง
- หลักสูตรนักบริหารการยุติธรรมการปกครองระดับสูง รุ่นที่ 6 สำนักงานศาลปกครอง
- หลักสูตรประกาศนียบัตรสำหรับกรรมการสมาคมส่งเสริม สถาบันกรรมการบริษัทไทย DCP 115
- หลักสูตรการกำกับดูแลกิจการสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูง ของรัฐวิสาหกิจและองค์กรมหาชน รุ่นที่ 22 สถาบันพระปกเกล้า

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง
- ผู้ชำนาญการประจำคณะกรรมาธิการการคุ้มครองผู้บริโภค สภาผู้แทนราษฎร
- อนุกรรมการ คณะอนุกรรมการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของ บริษัท ขนส่ง จำกัด

ประวัติการทำงาน
- กรรมการผู้จัดการสายงานอสังหาริมทรัพย์ บริษัท อีเอ็มซี จำกัด (มหาชน)
- กรรมการ คณะกรรมการพิจารณารายได้ บริษัท ท่าอากาศไทย จำกัด (มหาชน)
- ที่ปรึกษาประจำคณะกรรมาธิการการงบประมาณวุฒิสภา
- เลขาธิการคณะกรรมการกลุ่มการค้าชายแดนและข้ามแดนด้านจีนตอนใต้ หอการค้าไทย สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจและบริษัทอื่น
- ไม่มี

การถือครองหุ้นในรัฐวิสาหกิจ/ บริษัทที่เกี่ยวข้องกับ ขสมก. เกินกว่าร้อยละ 10
- ไม่มี

Date of Birth: 22 May 1964
Age: 57

Education & Qualification
- Master of Science in Real Estate Business, Thammasat University
- Bachelor of Engineering in Civil Engineering, University of Santo Tomas
- Advanced Certificate Course in Politics and Governance in Democratic Systems for Executives, Class 16, King Prajadhipok's Institute
- Capital Market Academy Programs, Class 26
- Top Executive Program in Commerce and Trade (TEPCoT), Class 8, University of the Thai Chamber of Commerce
- Advanced Political and Electoral Development Program, Class 7, Political and Electoral Development Institute
- The 6th Training Course on Administrative Justice for Executives, Office of the Administrative Court
- Director Certification Program, Thai Institute of Directors, DCP 115
- Corporate Governance for Directors and Senior Executives of Regulator, State Enterprises and Public Organizations, Class 22, King Prajadhipok's Institute

Current Position
- Professional Member of the Committee on Consumer Protection, House of Parliament
- Member of the Subcommittee on Real Estate Development, Transport Company Limited

Working Experience
- Managing Director on Real Estate, EMC Public Company Limited
- Member of the Committee on Revenue, Airport Authority Thailand Public Compay Limited
- Advisor of the Committee on the Senate Budget
- Secretary General of the Committee for Border and Cross-border Trading (Southern China), Board of Trade of Thailand

The holding post of board of directors or chief executive in state enterprise and other companies.
- N/A

Shareholding in state enterprises/related companies with BMTA more than 10%
- N/A

นางสาวพิมพ์เพ็ญ ลัดพลี
(กรรมการ)

Ms. Pimpen Ladpli
(Director)

วัน/เดือน/ปีเกิด: 18 มิถุนายน 2513
อายุ: 51 ปี
ประวัติการศึกษาและคุณวุฒิ
- ปริญญาเอก เศรษฐศาสตร์ University of Southampton สหราชอาณาจักร
- ปริญญาโท MBA Finance University of Exeter สหราชอาณาจักร
- ปริญญาตรี เศรษฐศาสตร์ California State University Northridge สหรัฐอเมริกา

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง
- ที่ปรึกษาด้านนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงการคลัง

ประวัติการทำงาน
- รองผู้อำนวยการ (นักบริหารต้น) สำนักบริหารหนี้สาธารณะ
- ผู้อำนวยการสำนัก (ผู้อำนวยการเฉพาะด้านวิชาการเศรษฐกิจสูง) สำนักจัดการหนี้ 2
- ผู้อำนวยการสำนัก (ผู้อำนวยการเฉพาะด้านวิชาการเศรษฐกิจสูง) สำนักพัฒนาตลาดตราสารหนี้
- ผู้เชี่ยวชาญด้านพัฒนาตลาดตราสารหนี้ (เศรษฐกรเชี่ยวชาญ) สำนักพัฒนาตลาดตราสารหนี้

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจและบริษัทอื่น
- ไม่มี

การถือครองหุ้นในรัฐวิสาหกิจ/ บริษัทที่เกี่ยวข้องกับ ขสมก. เกินกว่าร้อยละ 10
- ไม่มี

Date of Birth: 18 June 1970
Age: 51
Education & Qualification
- Ph.D. in Economics, University of Southampton, United Kingdom
- Master of Business Administration (Finance), University of Exeter, United Kingdom
- Bachelor of Arts (Economics), California State University, Northridge, USA

Current Position
- Advisor (Policy and Strategy), Office of Permanent Secretary, Ministry of Finance

Working Experience
- Deputy Director (Executive), Public Debt Management Office
- Director (Economics), High Level, Debt Management Bureau 2
- Director (Economics), High Level, Bond Market Development Bureau
- Senior Expert on Bond Market Development (Economics), Bond Market Development Bureau

The holding post of board of directors or chief executive in state enterprise and other companies.
- N/A

Shareholding in state enterprises/related companies with BMTA more than 10%
- N/A

นายกิตติกานต์ จอมดวง จารุวรพลกุล
(กรรมการและเลขานุการ)

Mr. Kittikan Chomdoung Charuworapolkul
(Director and Secretary)

วัน/เดือน/ปีเกิด: 16 กุมภาพันธ์ 2522
อายุ: 43 ปี
ประวัติการศึกษาและคุณวุฒิ
- ปริญญาเอก ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขารัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ปริญญาโท วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิศวกรรมโครงสร้างพื้นฐานและการบริหาร มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับ 2) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง
- ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ประวัติการทำงาน
- ผู้อำนวยการสำนักงานระบบขนส่ง สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร
- ผู้อำนวยการกองระบบเทคโนโลยีจราจร สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร
- ผู้อำนวยการกองการขนส่ง สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร
- วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ หัวหน้ากลุ่มงานแผนโยธา กองแผนงานและประสานสาธารณูปโภค สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร
- วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ หัวหน้ากลุ่มงานสารสนเทศที่ดิน 1 กองสำรวจและแผนที่ที่ดิน สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร
- วิศวกรโยธา 3-7 วช. (ด้านควบคุมอาคาร) กองควบคุมอาคาร สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร

การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูงในรัฐวิสาหกิจและบริษัทอื่น
- ไม่มี

การถือครองหุ้นในรัฐวิสาหกิจ/ บริษัทที่เกี่ยวข้องกับ ขสมก. เกินกว่าร้อยละ 10
- ไม่มี

Date of Birth: 16 February 1979
Age: 43
Education & Qualification
- Ph.D. in Public Administration, Ramkhamhaeng University
- Master of Engineering in Infrastructure Engineering and Management Program, Kasetsart University
- Bachelor of Engineering (Civil Engineering), Kasetsart University
- Bachelor of Laws (2nd Class Honors), Chulalongkorn University

Current Position
- Director General of the Bangkok Mass Transit Authority

Working Experience
- Director of the Transportation System Office, Traffic and Transportation Department, Bangkok Metropolitan Administration (BMA)
- Director of the Traffic Technology Division, Traffic and Transportation Department, BMA
- Director of the Transportation Division, Traffic and Transportation Department, BMA
- Civil Engineer (Senior Professional Level), Head of the Public Work Planning Subdivision, Planning and Public Utility Coordination Division, Public Works Department, BMA
- Civil Engineer (Senior Professional Level), Head of the Land Information Subdivision 1, Land Survey and Map Division, Public Works Department, BMA
- Civil Engineer (K), Level 3-7 (Building Control), Building Control Division, Public Works Department, BMA

The holding post of board of directors or chief executive in state enterprise and other companies.
- N/A

Shareholding in state enterprises/related companies with BMTA more than 10%
- N/A

คณะผู้บริหารองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

BMTA's Management Team

รายชื่อคณะผู้บริหาร ขสมก. ปี 2564
(1 ตุลาคม 2563 – 30 กันยายน 2564)

BMTA's Management Team, Fiscal Year 2021
(1 October 2020 - 30 September 2021)

นายสุระชัย เอี่ยมวชิรสกุล
ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
(ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ วันที่ 4 กรกฎาคม 2562 – 1 ตุลาคม 2564)

Mr. Surachai Eamvachirasakul
Director General of the Bangkok Mass Transit Authority
(From 4 July 2019 - 1 October 2021)

นางพนิดา ทองสุข
รองผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร
(ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ วันที่ 26 ตุลาคม 2561 - 30 กันยายน 2564)

Mrs. Panida Thongsuk
Deputy Director General (Administration)
(From 26 October 2018 - 30 September 2021)

นายชำนาญ อยู่สอาด
รองผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถองค์การ
(ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ วันที่ 2 สิงหาคม 2564 - 30 กันยายน 2564)

Mr. Chamnan Yoosaard
Deputy Director General (Bus Operation)
(From 2 August 2021 - 30 September 2021)

นางพริ้มเพรา วงศ์สุทธิรัตน์
รองผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ
(ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ วันที่ 2 สิงหาคม 2564 - 30 กันยายน 2564)

Mrs. Phimphaw Wongsuthirat
Deputy Director General (Private Joint Bus Operation)
(From 2 August 2021 - 30 September 2021)

นางสาวเบญจวรรณ เปี่ยมสุวรรณ
ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร
(ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ วันที่ 11 กันยายน 2563 - 30 กันยายน 2564)

Ms. Benchawan Piemsuwan
Assistant Director General (Administration)
(From 11 September 2020 - 30 September 2021)

นางสุภาพร รุ่งประชาเดช
ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบ
(ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ วันที่ 1 ตุลาคม 2562 - 30 กันยายน 2564)

Mrs. Supaporn Rungprachadej
Director of the Audit Department
(From 1 October 2019 - 30 September 2021)

นางสาวสิริกร อุดมผล
ผู้อำนวยการสำนักผู้อำนวยการ
(ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ วันที่ 23 ธันวาคม 2559 - 30 กันยายน 2564)

Ms. Sirikorn Udomphont
Director of the Director General Office Department
(From 23 December 2016 - 30 September 2021)

นางสาวรัชนี ลออทรัพยาภัทร
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการสำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน
(ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ วันที่ 1 ตุลาคม 2562 - 30 กันยายน 2564)

Ms. Ratchanee Laorsapayapat
Director of the Planning Department
Acting Director of the Risk Management
and Internal Control Department
(From 1 October 2019 - 30 September 2021)

นางสาวเพียร บวรสิทธิไพบูลย์
ผู้อำนวยการสำนักการเจ้าหน้าที่
(ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ วันที่ 1 ตุลาคม 2562 - 30 กันยายน 2564)

Ms. Pian Bowornsittiphaibool
Director of the Personnel Department
(From 1 October 2019 - 30 September 2021)

นายนิล สระทองเนียม
ผู้อำนวยการสำนักบัญชีและกองทุนกลาง
(ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ วันที่ 4 พฤศจิกายน 2563 - 30 กันยายน 2564)

Mr. Nil Sratongnaim
Director of the Accounting and Central Fund Department
(From 4 November 2020 - 30 September 2021)

นายสมศักดิ์ นครเอี่ยม
ผู้ช่วยผู้อำนวยการสำนักบริการและจัดซื้อ
รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการสำนักบริการและจัดซื้อ
(ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ วันที่ 1 ตุลาคม 2562 - 30 กันยายน 2564)

Mr. Somsak Nakhornaim
Assistant Director of the Service and Purchasing Department
Acting Director of the Service and Purchasing Department
(From 1 October 2019 - 30 September 2021)

นายวิชาญ เทวาพิทักษ์
ผู้อำนวยการสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
(ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ วันที่ 7 ธันวาคม 2562 - 30 กันยายน 2564)

Mr. Wichan Tewapitak
Director of the Information Technology Department
(From 7 December 2019 - 30 September 2021)

นายมานิตย์ รื่นภาคจิตร์
ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย
(ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ วันที่ 1 ตุลาคม 2562 - 30 กันยายน 2564)

Mr. Manit Ruenpakjit
Director of the Legal Department
(From 1 October 2019 - 30 September 2021)

นายสมควร บุญสุวรรณ์
ผู้ช่วยผู้อำนวยการสำนักการเจ้าหน้าที่
รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาบุคลากร
(ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ วันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2564 - 30 กันยายน 2564)

Mr. Somkuan Boonsuwan
Assistant Director of the Personnel Department
Acting Director of the Personnel Development Department
(From 17 February 2021 - 30 September 2021)

นางจันทร์ทิพย์ มากคำ
ผู้ช่วยผู้อำนวยการสำนักบริหารการเดินรถ
รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการสำนักบริหารการเดินรถ
(ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ วันที่ 4 พฤศจิกายน 2563 - 30 กันยายน 2564)

Mrs. Chantip Makkum
Assistant Director of the Bus Operation Department
Acting Director of the Bus Operation Department
(From 4 November 2020 - 30 September 2021)

นางวิภาดา เพียรจัด
ผู้ช่วยผู้อำนวยการสำนักปฏิบัติการรถเอกชนร่วมบริการ 2
รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการสำนักปฏิบัติการรถเอกชนร่วมบริการ 2
(ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ วันที่ 13 พฤศจิกายน 2563 - 30 กันยายน 2564)

Mrs. Vipada Peanjad
Assistant Director of the Private Joint Bus
Operation Department 2
Acting Director of the Private Joint Bus Operation Department 2
(From 13 November 2020 - 30 September 2021)

นายสถาพร เพชรกอง
ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 1
(ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ วันที่ 4 พฤศจิกายน 2563 - 30 กันยายน 2564)

Mr. Staporn Petchkong
Director of the Bus Operation Zone 1
(From 4 November 2020 - 30 September 2021)

นางมนัญยา ปาลวงศ์
ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 2
(ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ วันที่ 4 พฤศจิกายน 2563 – 30 กันยายน 2564)

Mrs. Mananya Palawong
Director of the Bus Operation Zone 2
(From 4 November 2020 - 30 September 2021)

นายมนัส ครุธชั่งทอง
ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 3
(ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ วันที่ 4 พฤศจิกายน 2563 – 30 กันยายน 2564)

Mr. Manud Krutchungtong
Director of the Bus Operation Zone 3
(From 4 November 2020 - 30 September 2021)

นางนพพร มีวงษ์สม
ผู้ช่วยผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 4
รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 4
(ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ วันที่ 4 พฤศจิกายน 2563 – 30 กันยายน 2564)

Mrs. Nopporn Meevongsom
Assistant Director of the Bus Operation Zone 4
Acting Director of the Bus Operation Zone 4
(From 4 November 2020 - 30 September 2021)

นายวิโรจน์ แหวนทองคำ
ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 5
(ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ วันที่ 4 พฤศจิกายน 2563 – 30 กันยายน 2564)

Mr. Viroch Wanthongkam
Director of the Bus Operation Zone 5
(From 4 November 2020 - 30 September 2021)

นายเกียรติศักดิ์ สุขศิลป์
ผู้ช่วยผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 6
รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 6
(ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ วันที่ 13 มกราคม 2564 - 30 กันยายน 2564)

Mr. Kiattisak Suksil
Assistant Director of the Bus Operation Zone 6
Acting Director of the Bus Operation Zone 6
(From 13 January 2021 - 30 September 2021)

นางจำนงค์ อาจสำอางค์
ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 7
(ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ วันที่ 4 พฤศจิกายน 2563 - 30 กันยายน 2564)

Mrs. Jumnong Ardsamang
Director of the Bus Operation Zone 7
(From 4 November 2020 - 30 September 2021)

นายจำเนียร เชื้อแสง
ผู้ช่วยผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 8
รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 8
(ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ วันที่ 13 มกราคม 2564 - 30 กันยายน 2564)

Mr. Jamnian Chuasaeng
Assistant Director of the Bus Operation Zone 8
Acting Director of the Bus Operation Zone 8
(From 13 January 2021 - 30 September 2021)

สรุปจำนวนพนักงานที่มีปัจจุบัน เปรียบเทียบกับข้อกำหนด ณ วันที่ 31 ตุลาคม 2564

BMTA's Workforce as of 31 October 2021, in Comparison with the Requirements

สรุปจำนวนพนักงานที่มีปัจจุบัน เปรียบเทียบกับข้อกำหนด ณ 31 ตุลาคม 2564

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	1	0			0	1	1	0
2	รองผู้อำนวยการฝ่าย	10	3	1	-2			0	3	1	-2
3	ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่าย	9	4	1	-3			0	4	1	-3
4	ผู้อำนวยการสำนัก/ผู้ตรวจการ ระดับ 8/ผู้อำนวยการเขต	8	16	9	-7	8	8	0	24	17	-7
5	ผู้ช่วยผู้อำนวยการสำนัก/ผู้ช่วยผู้ตรวจการ ระดับ 7/ ผู้ช่วยผู้อำนวยการเขต	7	15	11	-4	8	7		23	18	-5
6	หัวหน้ากลุ่มงาน/ผู้ตรวจการ ระดับ 6	6-7	35	24	-11	40	36	-4	75	60	-15
7	หัวหน้างาน	5	65	61	-4	97	87	-10	162	148	-14
8	เจ้าหน้าที่การเงินและบัญชี	3-4	18	14	-4	32	28	-4	50	42	-8
9	เจ้าหน้าที่ควบคุมภายใน	3-4	3	3	0	8	0	-8	11	3	-8
10	เจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายใน	3-4	12	9	-3			0	12	9	-3
11	เจ้าหน้าที่บริหารความเสี่ยง	3-4	3	2		8	0	-8	11	2	-9
12	เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป	3-4	39	32	-7	32	26	-6	71	58	-13
13	เจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์	3-4	4	1	-3			0	4	1	-3
14	เจ้าหน้าที่ฝึกอบรม	3-4	9	6	-3			0	9	6	-3
15	นิติกร	3-4	23	9	-14			0	23	9	-14
16	เจ้าหน้าที่พัสดุ	3-4	4	2	-2			0	4	2	-2
17	เจ้าหน้าที่ระบบงานคอมพิวเตอร์	3-4	22	14	-8			0	22	14	-8
18	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน	3-4	13	5	-8			0	13	5	-8
19	เจ้าหน้าที่สถิติ	3-4	1	1	0			0	1	1	0
20	นักวิทยาศาสตร์การแพทย์	3-4	2	0	-2			0	2	0	-2
21	บุคลากร /เจ้าหน้าที่อาชีวอนามัย	3-4	18	14	-4	16	16	0	34	30	-4
22	พยาบาลวิชาชีพ	3-4	4	0	-4			0	4	0	-4
23	พยาบาลเทคนิค	3	7	0	-7			0	7	0	-7
24	ช่าง	4	2	1		1	0		3	1	-2
25	ช่าง	3	10	1	-9			0	10	1	-9
26	ช่าง	1-2	50	23	-27	59	0	-59	109	23	-86
27	ช่างสื่อสาร	4	2	0	-2			0	2	0	-2
28	ช่างสื่อสาร	3	5	5	0			0	5	5	0
29	ช่างสื่อสาร	1-2	2	1				0	2	1	
30	พนักงานการเงินและบัญชี	3	9	8		32	34	2	41	42	1
31	พนักงานการเงินและบัญชี	1-2	17	14	-3	40	40	0	57	54	-3
32	พนักงานการเงินและบัญชี (พนักงานการเงินค่าโดยสาร)	4			0	24	24	0	24	24	0
33	พนักงานการเงินค่าโดยสาร	3			0	24	26	2	24	26	2
34	พนักงานการเงินค่าโดยสาร	1-2			0	186	181	-5	186	181	-5
35	พนักงานการเงินและบัญชี (พนักงานบัญชีค่าโดยสาร)	4			0	24	21	-3	24	21	-3
36	พนักงานบัญชีค่าโดยสาร	3			0	24	24	0	24	24	0
37	พนักงานบัญชีค่าโดยสาร	1-2			0	154	152	-2	154	152	-2
38	พนักงานสื่อสาร	4	2	2	0			0	2	2	0
39	พนักงานสื่อสาร	3	6	1	-5			0	6	1	-5
40	พนักงานสื่อสาร	1-2	13	7	-6	31	30		44	37	-7
41	พนักงานคอมพิวเตอร์	3	2	1				0	2	1	
42	พนักงานคอมพิวเตอร์	1-2	3	2				0	3	2	

43	พนักงานธุรการ	4	25	17	-8	32	32	0	57	49	-8
44	พนักงานธุรการ	3	29	23	-6	72	67	-5	101	90	-11
45	พนักงานธุรการ	1-2	71	54	-17	183	173	-10	254	227	-27
46	พนักงานธุรการ (1348)	1-2	38	29	-9			0	38	29	-9
47	พนักงานควบคุมระบบสารสนเทศการเดินรถ	1-2	5	5	0	72	71		77	76	
48	พนักงานธุรการ (จ่ายงาน)	1-2			0	142	133	-9	142	133	-9
49	พนักงานพัสดุ	3	1	0				0	1	0	
50	พนักงานพัสดุ	1-2	3	0	-3	1	0		4	0	-4
51	ครูฝึกขับรถ	3	10	3	-7			0	10	3	-7
52	สายตรวจพิเศษ	3	250	67	-183			0	250	67	-183
53	นายตรวจ	3			0	192	86	-106	192	86	-106
54	พนักงานขับรถช่าง	2	0	0	0	0		0	0	0	0
55	พนักงานขับรถประจำสำนักงาน	2	29	25	-4	64	59	-5	93	84	-9
56	ผู้จัดการสาย	5			0	52	24	-28	52	24	-28
57	ผู้ช่วยผู้จัดการสาย	4			0	56	45	-11	56	45	-11
58	นายท่า/นายท่าอู่	3			0	436	363	-73	436	363	-73
59	พนักงานเติมน้ำมันหรือเชื้อเพลิง	1			0	183	115	-68	183	115	-68
60	พนักงานทำความสะอาด	1	2	1		10	5	-5	12	6	-6
61	นักการ	1	0	0	0	2	2	0	2	2	0
62	ยาม	1			0	0	3	3	0	3	3
รวมพนักงานมีจริงสำนักงาน			907	509	-398	2,345	1,918	-427	3,252	2,428	-824
63	พนักงานขับรถรายวัน	2			0		5	5	0	5	5
64	พนักงานขับรถรายเดือนเดิม	2			0		0	0	0	0	0
65	พนักงานขับรถรายเดือนใหม่	2			0	6,312	5,317	-995	6,312	5,317	-995
66	รวม พขร.			0	0	6,312	5,322	-990	6,312	5,322	-990
67	พนักงานเก็บค่าโดยสารรายวัน	1			0		10	10	0	10	10
68	พนักงานเก็บค่าโดยสารรายเดือนเดิม	1			0		10	10	0	10	10
69	พนักงานเก็บค่าโดยสารรายเดือนใหม่	1			0	6,312	5,382	-930	6,312	5,382	-930
รวม พกส.			0	0	0	6,312	5,402	-910	6,312	5,402	-910
รวมพนักงานองค์การ			907	509	-398	14,969	12,642	-2,327	15,876	13,152	-2,724

แยก ชาย - หญิง แยกสังกัด

หน่วยงานแยกสังกัด	สนญ.	ขดร.1	ขดร.2	ขดร.3	ขดร.4	ขดร.5	ขดร.6	ขดร.7	ขดร.8	รวม
ชาย	271	879	948	856	733	909	830	843	772	7,041
หญิง	238	894	747	791	577	865	682	675	652	6,121
รวมพนักงานองค์การ	509	1,773	1,695	1,647	1,310	1,774	1,512	1,518	1,424	13,162

พนักงาน(อัตราจ้าง)		ชาย	หญิง	
1	ผอก	11	1	0	1
2	นิติกร	3-4	6	4	10
3	เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน			1	1
4	พนักงานขับรถโดยสารจ้างเหมาบริการ เขตการเดินรถที่ 1-8	2	0	0	0
รวม (อัตราจ้าง)			7	5	12

พนักงาน outsource

1	นักวิทยาศาสตร์การแพทย์	3-4	1	0	1
2	พยาบาล	3-4	0	9	9
รวมพนักงาน outsource			1	9	10
สรุปรวมพนักงานองค์การ+อัตราจ้าง+outsource ทั้งหมด					**13,184**

BMTA's Workforce as of 31 October 2021, in Comparison with the Requirements

No.	Position	Level	Head Office			Bus Operation Zone			Total		
			Required number	Current number	Difference (+ exceeding/- less)	Required number	Current number	Difference (+ exceeding/- less)	Required number	Current number	Difference (+ exceeding/- less)
1	Director General	11	1	1	0			0	1	1	0
2	Deputy Director General	10	3	1	-2			0	3	1	-2
3	Assistant Director General	9	4	1	-3			0	4	1	-3
4	Department Director/Inspector General/Zone Director	8	16	9	-7	8	8	0	24	17	-7
5	Department Assistant Director/Assistant Inspector General/Zone Assistant Director	7	15	11	-4	8	7		23	18	-5
6	Head of Division or equivalents	6-7	35	24	-11	40	36	-4	75	60	-15
7	Chief	5	65	61	-4	97	87	-10	162	148	-14
8	Finance and Accounting Officer	3-4	18	14	-4	32	28	-4	50	42	-8
9	Internal Control Officer	3-4	3	3	0	8	0	-8	11	3	-8
10	Internal Auditor	3-4	12	9	-3			0	12	9	-3
11	Risk Management Officer	3-4	3	2		8	0	-8	11	2	-9
12	General Administration Officer	3-4	39	32	-7	32	26	-6	71	58	-13
13	Public Relations Officer	3-4	4	1	-3			0	4	1	-3
14	Training Officer	3-4	9	6	-3			0	9	6	-3
15	Lawyer	3-4	23	9	-14			0	23	9	-14
16	Supplies Officer	3-4	4	2	-2			0	4	2	-2
17	Computer System Officer	3-4	22	14	-8			0	22	14	-8
18	Policy and Plan Analyst	3-4	13	5	-8			0	13	5	-8
19	Statistician	3-4	1	1	0			0	1	1	0
20	Medical Science Officer	3-4	2	0	-2			0	2	0	-2
21	Occupational Health Officer	3-4	18	14	-4	16	16	0	34	30	-4
22	Professional Nurse	3-4	4	0	-4			0	4	0	-4
23	Technical Nurse	3	7	0	-7			0	7	0	-7
24	Technician	4	2	1		1	0		3	1	-2
25	Technician	3	10	1	-9			0	10	1	-9
26	Technician	1-2	50	23	-27	59	0	-59	109	23	-86
27	Communications Technician	4	2	0	-2			0	2	0	-2
28	Communications Technician	3	5	5	0			0	5	5	0
29	Communications Technician	1-2	2	1				0	2	1	
30	Finance and Accounting Employee	3	9	8		32	34	2	41	42	1
31	Finance and Accounting Employee	1-2	17	14	-3	40	40	0	57	54	-3
32	Finance and Accounting Employee (Fare Finance Employee)	4			0	24	24	0	24	24	0
33	Fare Finance Employee	3			0	24	26	2	24	26	2
34	Fare Account Employee	1-2			0	186	181	-5	186	181	-5
35	Finance and Accounting Employee (Fare Account Employee)	4			0	24	21	-3	24	21	-3
36	Fare Account Employee	3			0	24	24	0	24	24	0
37	Fare Account Employee	1-2			0	154	152	-2	154	152	-2
38	Communications Employee	4	2	2	0			0	2	2	0
39	Communications Employee	3	6	1	-5			0	6	1	-5
40	Communications Employee	1-2	13	7	-6	31	30		44	37	-7
41	Computer Employee	3	2	1				0	2	1	

42	Computer Employee	1-2	3	2				0	3	2	
43	General Administration Employee	4	25	17	-8	32	32	0	57	49	-8
44	General Administration Employee	3	29	23	-6	72	67	-5	101	90	-11
45	General Administration Employee	1-2	71	54	-17	183	173	-10	254	227	-27
46	General Administration Employee (1348)	1-2	38	29	-9			0	38	29	-9
47	Bus Operation IT System Control Employee	1-2	5	5	0	72	71		77	76	
48	General Administration Employee (Job Distribution)	1-2			0	142	133	-9	142	133	-9
49	Supplies Employee	3	1	0				0	1	0	
50	Supplies Employee	1-2	3	0	-3	1	0		4	0	-4
51	Driver Trainer	3	10	3	-7			0	10	3	-7
52	Special Inspector	3	250	67	-183			0	250	67	-183
53	Inspector	3			0	192	86	-106	192	86	-106
54	Driver (Technician)	2	0	0	0	0		0	0	0	0
55	Office Driver	2	29	25	-4	64	59	-5	93	84	-9
56	Route manager	5			0	52	24	-28	52	24	-28
57	Route Assistant Manager	4			0	56	45	-11	56	45	-11
58	Bus Controller/ Head of Station	3			0	436	363	-73	436	363	-73
59	Gasoline/Fuel Filling Employee	1			0	183	115	-68	183	115	-68
60	Cleaner	1	2	1		10	5	-5	12	6	-6
61	Janitor	1	0	0	0	2	2	0	2	2	0
62	Security Guard	1			0	0	3	3	0	3	3
Total Office Staff			907	509	-398	2,345	1,918	-427	3,252	2,428	-824
63	Daily Driver Staff	2			0		5	5	0	5	5
64	(Current) Monthly Driver Staff	2			0		0	0	0	0	0
65	(New) Monthly Driver Staff	2			0	6,312	5,317	-995	6,312	5,317	-995
66	Total Driver Staff			0	0	6,312	5,322	-990	6,312	5,322	-990
67	Daily Fare Collector	1			0		10	10	0	10	10
68	(Current) Monthly Fare Collector	1			0		10	10	0	10	10
69	(New) Monthly Fare Collector	1			0	6,312	5,382	-930	6,312	5,382	-930
Total Fare Collector			0	0	0	6,312	5,402	-910	6,312	5,402	-910
Total Workforce			907	509	-398	14,969	12,642	-2,327	15,876	13,152	-2,724

Total Workforce										
Work Unit	Office	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5	Zone 6	Zone 7	Zone 8	Total
Male	271	879	948	856	733	909	830	843	772	7,041
Female	238	894	747	791	577	865	682	675	652	6,121
Total BMTA Staff	509	1,773	1,695	1,647	1,310	1,774	1,512	1,518	1,424	13,162

Hired Position				
		Male	Female	
1	Director General	11	1	0	1
2	Lawyer	3-4	6	4	10
3	Occupational Health Officer			1	1
4	Bus Drivers for Zones 1-8	2	0	0	0
Total Hired Position			7	5	12

Outsourced Staff				
1	Medical Science Officer	3-4	1	0	1
2	Nurse	3-4	0	9	9
Total Outsourced Staff			1	9	10
Total (BMTA Staff + Hired Position + Outsourced Staff)					**13,184**

ผลการดำเนินงานขององค์กร ปีงบประมาณ 2564

Corporate Performance in Fiscal Year 2021

ผลการดำเนินงานขององค์กร ปีงบประมาณ 2564

ผลการดำเนินงานด้าน Core Business Enablers

ผลการดำเนินงาน ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)

อยู่ที่ระดับคะแนน 1.5815

หัวข้อ	ระดับคะแนน
1. การกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กร (Corporate Governance & Leadership: CG)	1.8733
2. การวางแผนเชิงกลยุทธ์ (Strategic Planning: SP)	1.6153
3. การบริหารความเสี่ยง และควบคุมภายใน (Risk Management & Internal Control: RM & IC)	1.2200
4. การมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และลูกค้า (Stakeholder & Customer: SCM)	1.1867
5. การพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Technology: DT)	1.5451
6. การบริหารทุนมนุษย์ (Human Capital Management: HCM)	2.0748
7. การจัดการความรู้และนวัตกรรม (Knowledge Management & Innovation Management: KM & IM)	1.1087
8. การตรวจสอบภายใน (Internal Audit: IA)	2.0282

กราฟสรุปผลการประเมิน

สรุปประเด็นข้อสังเกต/ข้อเสนอแนะที่สำคัญของการดำเนินงานด้าน Core Business Enablers

ขสมก. มีผลการดำเนินงานด้าน Core Business Enabler อยู่ในระดับ Maturity “ระดับ 1” ซึ่งหมายถึง เริ่มมีระบบกระบวนการหรือมีไม่เพียงพอ หรือไม่มีคุณภาพ ไม่ทันสมัย ไม่เหมาะสมกับการปฏิบัติงานทั้งในด้านนโยบาย เป้าหมาย กรอบเกณฑ์ระเบียบวิธีการทำงาน มีคู่มือการปฏิบัติงานในการดำเนินงานในระบบกระบวนการนั้น ๆ ไม่ครบถ้วนสมบูรณ์ รวมทั้งแม้จะมีการติดตาม กำกับประเมินผล ปรับปรุงแก้ไขปัญหา และสนับสนุนเพียงพอสำหรับการทำงานตามปกติแต่ไม่สม่ำเสมอ

โดย Core Business Enablers ที่สำคัญ ที่ ขสมก. ต้องมุ่งเน้นการดำเนินการ ได้แก่

1. การวางแผนเชิงกลยุทธ์ แม้จะมีการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อจัดทำแผนยุทธศาสตร์ระยะยาวและระยะสั้น แต่การดำเนินงานครบถ้วนทุกประเด็นที่สำคัญและยังไม่เป็นระบบ โดยควรเร่งการนำข้อมูลจริง (Fact Base) มาใช้ในการวิเคราะห์และอธิบายถึงประเด็นที่เกี่ยวข้องกับประเด็นของ SWOT ได้ เพื่อสร้างความมั่นใจในการนำไปสู่กระบวนการกำหนดความได้เปรียบความท้าทาย การกำหนดวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ ยุทธศาสตร์ และแผนงานที่จะรองรับการดำเนินงานได้อย่างชัดเจน รวมทั้งการให้ความสำคัญในการถ่ายทอดตัวชี้วัด และเป้าหมายระดับองค์กร ลงสู่สายงานและบุคลากรที่สอดคล้อง และรวมเป้าหมายของทุกสายงานแล้ว ต้องสามารถตอบสนองต่อเป้าหมายรวมของรัฐวิสาหกิจได้อย่างชัดเจน นอกจากนี้ ผู้บริหารและคณะกรรมการต้องเข้ามามีส่วนร่วมและมีบทบาทและให้ความสำคัญต่อการกำหนดทิศทาง และยุทธศาสตร์ขององค์กร

2. การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน ไม่มีการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในที่เป็นระบบ แม้จะมีหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการบริหารความเสี่ยง แต่การวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงระดับองค์กรยังไม่ครอบคลุมประเด็นที่สำคัญ และขาดการประเมินประสิทธิผลของการควบคุมภายใน รวมถึงการประเมินระดับความรุนแรงของปัจจัยเสี่ยงที่ขาดการใช้ฐานข้อมูล ขาดการประเมินค่าใช้จ่ายและผลประโยชน์ที่ได้ (Cost Benefit) โดยเปรียบเทียบทางเลือกในการจัดการความเสี่ยงที่ชัดเจนและครอบคลุมทุกสาเหตุ เพื่อให้สอดคล้องกับกระบวนการในการพิจารณาถึงความสัมพันธ์ของความเสี่ยงและผลกระทบที่มีระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ภายในองค์กร ผ่านเครื่องมือ Risk Correlation Map รวมถึงกระบวนการรายงานผลกิจกรรมควบคุมภายใน (Existing Control) ควบคู่ไปกับการรายงานผลการบริหารความเสี่ยง (Mitigation Plan) เป็นรายไตรมาส นอกจากนี้ ควรกำหนดช่องทางที่ชัดเจนในการสื่อสารการบริหารความเสี่ยง การสร้างความรู้ความเข้าใจ และความตระหนักเรื่องการบริหารความเสี่ยงขององค์กร

3. การมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและลูกค้า ไม่มีการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ด้านผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และมีประเด็นที่ต้องปรับปรุง เช่น ต้องมีการกำหนดผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสำคัญขององค์กร มีการระบุประเด็น/ความต้องการ ความคาดหวัง ความกังวล ในแต่ละกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย การจัดลำดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและประเด็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย การยกระดับความสามารถในการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และการระบุและเตรียมความพร้อมการจัดการความเสี่ยงในการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เป็นต้น รวมทั้ง ขสมก. ยังไม่มีแผนยุทธศาสตร์ระยะยาวด้านลูกค้า และไม่มีการจำแนกกลุ่มลูกค้าที่ชัดเจน แต่มีการกำหนดช่องทางและวิธีการรับฟังลูกค้า มีการสำรวจความพึงพอใจ มีการกำหนดกิจกรรมการสร้างความสัมพันธ์กับกลุ่มลูกค้า อย่างไรก็ตาม การจำแนกลูกค้าต้องมีความชัดเจนเป็นระบบ การประเมินความพึงพอใจ ต้องมีการสำรวจในมิติของความไม่พึงพอใจและความผูกพัน และต้องมีการนำสารสนเทศจากกลุ่มลูกค้า (VOC) ให้ครอบคลุมทุกกลุ่มลูกค้าทั้งในปัจจุบันและผู้ที่อาจเป็นลูกค้าในอนาคต รวมถึงข้อมูลของคู่แข่ง และ/หรือคู่เทียบมาใช้ในการพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการอย่างเป็นระบบ

4. การพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล ยังไม่มีการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลอย่างเป็นระบบ ต้องเร่งพัฒนาในทุกด้าน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการกำกับดูแลด้านเทคโนโลยีดิจิทัล และแผนปฏิบัติการดิจิทัลขององค์กรการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาปรับใช้กับทุกส่วนขององค์กร การบูรณาการเชื่อมโยงข้อมูลและการดำเนินงานร่วมกันระหว่างหน่วยงาน การบริหารความมั่นคงปลอดภัยของสารสนเทศ การบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจและความพร้อมใช้ของระบบ และการดำเนินการด้านการบริหารจัดการการใช้ทรัพยากรอย่างเหมาะสม

5. การบริหารทุนมนุษย์ มีประเด็นสำคัญที่ต้องปรับปรุง คือ การบริหารอัตรากำลังทั้งในส่วนของอุปสงค์และอุปทานอัตรากำลัง (Demand & Supply side management) เพื่อให้เกิดความชัดเจนในการบริหารพนักงานให้สอดคล้องกับสถานภาพขององค์กร แผนฟื้นฟูฯ แผนวิสาหกิจ นอกจากนี้ ควรทำให้ระบบประเมินผลการปฏิบัติงานเกิดขึ้นครอบคลุมพนักงานทุกระดับ และใช้เป็นเครื่องมือในการขับเคลื่อนองค์กรไปสู่เป้าหมายระยะสั้นและระยะยาวที่กำหนดไว้

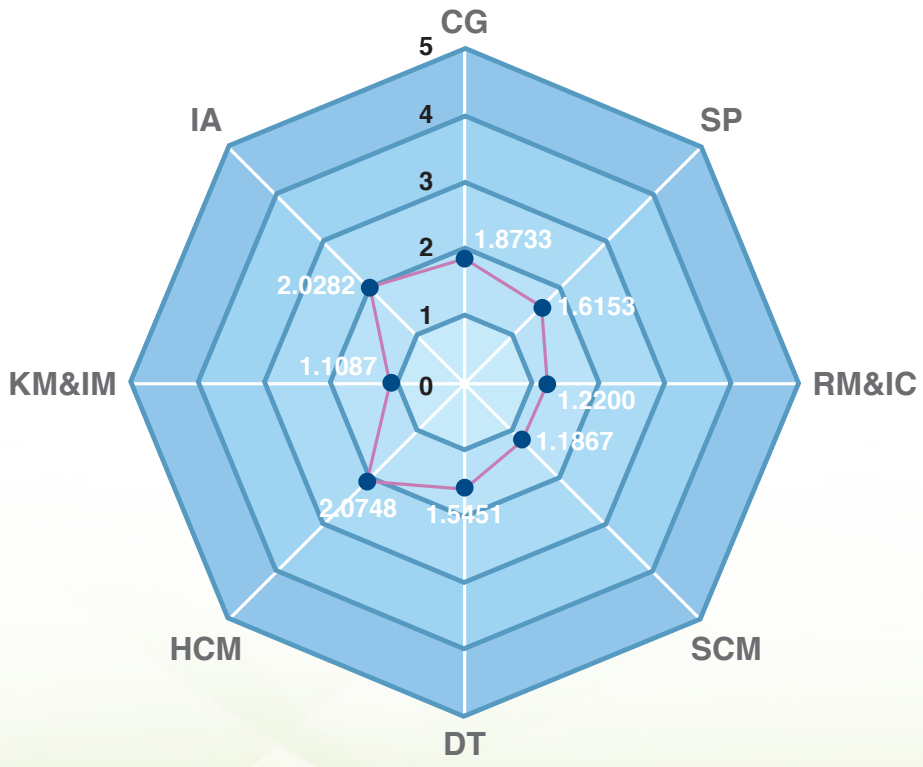
Corporate Performance in Fiscal Year 2021

BMTA's Core Business Enablers

Scored 1.5815 points
(average)

Enablers	Points
1. Corporate Governance and Leadership (CG)	1.8733
2. Strategic Planning (SP)	1.6153
3. Risk Management and Internal Control (RM & IC)	1.2200
4. Stakeholder and Customer Management (SCM)	1.1867
5. Digital Technology (DT)	1.5451
6. Human Capital Management (HCM)	2.0748
7. Knowledge Management and Innovation Management (KM & IM)	1.1087
8. Internal Audit (IA)	2.0282

(Graph summarizing the performance evaluation for each enabler)



Corporate Performance: Core Business Enablers

Significant Notes/Suggestions on the Performance of Core Business Enablers

In terms of core business enablers, the BMTA's performance in 2021 was ranked at the maturity level (level 1). In other words, the BMTA had just begun to develop enabling processes, had insufficient enabling processes or had outdated enabling processes of inferior quality, which were not appropriate for business operations vis-à-vis the target policy, rules and regulations, and work processes. Operation handbooks were incomplete while the monitoring, evaluation and problem-solving systems were not consistent.

The following core business enablers need immediate improvement:

1. Strategic planning: The BMTA has gathered and analyzed information to develop short- and long-term strategic plans, but the process remains unsystematic and incomplete. A fact base should be adopted for analyzing and describing issues related to the Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats (SWOT) analysis to determine benefits and challenges, set strategic objectives and goals, and establish strategies and support plans. In addition, indicators, corporate goals and the goals of each business unit should be introduced to the units and related personnel to ensure suitable response to the common goal of state enterprises. The executives and board of directors should place importance on and play a vital role in setting the corporate direction and strategies.

2. Risk management and internal control: Although an agency is in place with direct responsibility in this context, risk management and internal control are still unsystematic. Risk analysis at the corporate level does not cover all significant issues and the effectiveness of the internal control system has not been evaluated. To assess the severity level of risk factors, database and cost-benefit analysis should have been conducted to compare different risk management approaches, covering all types of risk, in conjunction with a correlation of the risks and impacts on different BMTA agencies. A risk correlation mapping exercise should have been carried out. Existing control and mitigation plan implementation should also have been reported at quarterly intervals. Moreover, a specific channel should be developed to communicate with staff to foster their better understanding and awareness of risk management.

3. Stakeholders and customers: There is no strategic plan concerning stakeholders and various issues require improvement. For example, major stakeholders, as well as their issues/needs, expectations and concerns, should have been identified and prioritized. The ability to forge ties with stakeholders should be enhanced while related risks should be identified and anticipated. In addition, the BMTA does not have a long-term customer-related strategic plan. Customers should have been clearly and systematically classified and communication channels and methods should have been developed. Customer satisfaction needs to be assessed, covering dissatisfaction issues and their ties with the organization. Customer relations activities are also required. Voice of customers (VOC), covering all groups of current and future customers, as well as information about competitors and/or peer organizations should be studied to develop the BMTA's products and services systematically.

4. Digital technology development: Lacking systematic development of digital technology generally, the BMTA should immediately address the oversight of corporate digital technology and establish a digitalization action plan to ensure that digital technology will be adopted in all sectors of the organization. Appropriate inter-agency integration of information and operation, information security management, system preparedness and business continuity management and resource management are warranted.

5. Human capital management: A significant issue that needs to be addressed is demand and supply side management, which will enable personnel management to correspond to the organization's status, the restoration plans, and the enterprise plans. Furthermore, the performance evaluation should cover staff at all levels and be used as a tool for driving the organization towards achieving its short- and long-term goals.

ผลการดำเนินงานขององค์กร ปีงบประมาณ 2564

รายงานวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน

ปีงบประมาณ 2564 องค์การจัดรถโดยสารประจำทางให้บริการประชาชน ทั้งรถโดยสารธรรมดา และรถโดยสารปรับอากาศ รวมทั้งที่ให้สัมปทานแก่เอกชน ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 มีจำนวนทั้งสิ้น 7,751 คัน ประกอบด้วย

1. รถโดยสารขององค์การ 2,966 คัน (รวมรถโดยสาร PBC 80 คัน) แยกเป็น
   - รถธรรมดา 1,520 คัน
   - รถปรับอากาศ 1,446 คัน
2. รถโดยสารของเอกชน ขนาดใหญ่ 229 คัน แยกเป็น
   - รถธรรมดา 147 คัน
   - รถปรับอากาศ 82 คัน
3. รถโดยสารของเอกชน ขนาดเล็ก 4,556 คัน แยกเป็น
   - รถมินิบัส 315 คัน
   - รถในซอย 1,818 คัน
   - รถตู้โดยสาร 2,354 คัน
   - รถตู้ NGV 69 คัน

ในส่วนขององค์การนำรถโดยสารออกให้บริการ เฉลี่ย 2,764 คัน/วัน เป็นรถธรรมดา 1,413 คัน รถปรับอากาศ 1,351 คัน คิดเป็นร้อยละ 92 ของรถประจำการ ในจำนวนเส้นทาง 118 เส้นทาง โดยมีเที่ยววิ่งบริการ รวม 7,538,454 เที่ยว ระยะทางที่วิ่งให้บริการ รวม 218,820,666 กิโลเมตร ใช้เชื้อเพลิงทั้งสิ้น แยกเป็น น้ำมันดีเซล 53,514,742 ลิตร ก๊าซ 36,837,606 กิโลกรัม โดยมียอดการจำหน่ายตั๋ว รวม 205.864 ล้านใบ หรือเฉลี่ย 564,010 ใบ/วัน และมีรายได้ค่าโดยสารภาพรวม 2,269.477 ล้านบาท หรือเฉลี่ย 6.218 ล้านบาท/วัน

เปรียบเทียบผลการดำเนินงานด้านเดินรถ

การดำเนินงานปีงบประมาณ 2564 องค์การนำรถออกวิ่ง เฉลี่ย/วัน 2,764 คัน คิดเป็นร้อยละ 92 ของรถประจำการ โดยมีเที่ยววิ่งรวม เฉลี่ย 20,653 เที่ยว/วัน กิโลเมตรทำการ เฉลี่ย 601,010 กิโลเมตร/วัน ใช้น้ำมันดีเซล เฉลี่ย 146,616 ลิตร/วัน ใช้ก๊าซ เฉลี่ย 100,925 กิโลกรัม/วัน โดยจำหน่ายตั๋วได้ทั้งสิ้น 205.864 ล้านใบ หรือเฉลี่ย 564,010 ใบ/วัน และมีรายได้ค่าโดยสารในภาพรวม 2,269.477 ล้านบาท หรือเฉลี่ย 6.218 ล้านบาท/วัน

จากรายละเอียดดังกล่าวข้างต้น หากนำผลการดำเนินงานด้านเดินรถ ปีงบประมาณ 2564 เปรียบเทียบกับเป้าหมาย เกิดจริงปีงบประมาณ 2563 และเกิดจริงปีงบประมาณ 2562 ที่ผ่านมา สามารถสรุปได้ดังนี้

1. การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานด้านเดินรถ ปีงบประมาณ 2564 เปรียบเทียบกับเป้าหมาย

การให้บริการ ปีงบประมาณ 2564 เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมาย องค์การนำรถออกวิ่งเฉลี่ย/วัน 2,764 คัน คิดเป็นร้อยละ 92 ของรถประจำการ เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมายสูงกว่าเป้าหมาย 20 คัน คิดเป็น ร้อยละ 0.74 ซึ่งเป็นการเพิ่มขึ้นเฉพาะในส่วนของรถโดยสารปรับอากาศ เนื่องจากองค์การสามารถเร่งรัดการซ่อมรถโดยสารให้ออกบริการได้มากขึ้น ขณะที่เที่ยววิ่งและกิโลเมตรทำการต่ำกว่าเป้าหมายร้อยละ 1.10 และ 3.55 เนื่องจากเกิดสถานการณ์ชุมนุมทางการเมือง องค์การจึงจัดรถเที่ยวเสริมออกให้บริการประชาชน รวมทั้งเกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ในหลายพื้นที่

เป็นวงกว้าง องค์การจึงปฏิบัติตามมาตรการในการป้องกันการแพร่ระบาดโรคตามนโยบายของรัฐบาลโดยขอความร่วมมือให้พนักงานหน่วยงานภาครัฐและเอกชนปฏิบัติหน้าที่ในสถานที่พักอาศัย (Work From Home) ด้านการใช้เชื้อเพลิงการใช้น้ำมันต่ำกว่าเป้าหมายร้อยละ 14.23 เนื่องจากผันแปรตาม กิโลเมตรทำการของรถใช้น้ำมัน ส่วนการใช้ก๊าซต่ำกว่าเป้าหมายร้อยละ 4.43 ทั้งที่กิโลเมตรทำการของรถใช้ก๊าซสูงกว่าเป้าหมายร้อยละ 1.75 เนื่องจากประสิทธิภาพการใช้ก๊าซ (กิโลเมตร/กิโลกรัม) ทำได้สูงกว่าเป้าหมายร้อยละ 6.47 (อัตราการใช้ก๊าซ เป้าหมาย = 1.84 กิโลเมตร/กิโลกรัม เกิดจริง 1.96 กิโลเมตร/กิโลกรัม)

การหารายได้ ปีงบประมาณ 2564 รายได้ค่าโดยสารภาพรวมเฉลี่ยต่อวันจำนวน 6.218 ล้านบาท ต่ำกว่าเป้าหมาย (ตามงบประมาณ) 8.610 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 58.07 สาเหตุตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ส่งผลให้ผู้ใช้บริการลดลง ทำให้การหารายได้ค่าโดยสารลดลง

2. การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานด้านเดินรถ ปีงบประมาณ 2564 เปรียบเทียบกับ ปีงบประมาณ 2563

การให้บริการ ปีงบประมาณ 2564 เมื่อเปรียบเทียบกับ ปีงบประมาณ 2563 ที่ผ่านมารถออกวิ่งลดลง 48 คัน คิดเป็นร้อยละ 1.71 เนื่องจากรถประจำการลดลง (รถ PBC หมดสัญญาเมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2564) ส่งผลให้เที่ยววิ่งและกิโลเมตรทำการ ลดลงร้อยละ 10.94 และ 10.32 เนื่องจากเกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) มีการระบาดในหลายพื้นที่เป็นวงกว้างส่งผลให้มียอดผู้ติดเชื้อ มีจำนวนสูงกว่าปีงบประมาณ 2563 ที่ผ่านมา รวมทั้งรัฐบาลขอความร่วมมือหน่วยงานภาครัฐและเอกชนปฏิบัติหน้าที่ในสถานที่พักอาศัย (Work From Home) ด้านการใช้เชื้อเพลิงการใช้น้ำมันและการใช้ก๊าซลดลงร้อยละ 8.85 และ 14.20 เนื่องจากผันแปรตามกิโลเมตรทำการของรถใช้น้ำมันและรถใช้ก๊าซที่ลดลง

การหารายได้ รายได้ค่าโดยสารภาพรวม ปีงบประมาณ 2564 เปรียบเทียบกับ ปีงบประมาณ 2563 ที่ผ่านมา เฉลี่ยต่อวันลดลงจำนวน 3.007 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 32.60 สาเหตุตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ประกอบกับปีงบประมาณ 2564 มีวันหยุดพิเศษมากกว่า ปีงบประมาณ 2563 ส่งผลให้รายได้ค่าโดยสารลดลง

3. การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานด้านเดินรถ ปีงบประมาณ 2564 เปรียบเทียบกับ ปีงบประมาณ 2562

การให้บริการ ปีงบประมาณ 2564 เมื่อเปรียบเทียบกับ ปีงบประมาณ 2562 รถประจำการลดลง 38 คัน เนื่องจากปลดระวางรถปรับอากาศ PBC จำนวน 37 คัน (เดือนพฤษภาคม 2564) รถปรับอากาศ NGV จำนวน 2 คัน (เดือนกรกฎาคม 2564) และรถออกวิ่งเฉลี่ยต่อวันลดลง จำนวน 71 คัน คิดเป็นร้อยละ 2.50 เนื่องจากปีงบประมาณ 2564 เกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) องค์การจึงปฏิบัติตามมาตรการของรัฐบาล ในการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) โดยการเว้นระยะห่างทางสังคม (Social Distancing) พร้อมปรับการให้บริการด้านเดินรถเพื่อให้สอดคล้องและเพียงพอกับผู้ใช้บริการส่งผลให้เที่ยววิ่งและกิโลเมตรทำการลดลงร้อยละ 10.99 และ 8.52 ซึ่งเป็นการลดลงทั้งรถโดยสารธรรมดาและรถโดยสารปรับอากาศ ด้านการใช้เชื้อเพลิง การใช้น้ำมันและการใช้ก๊าซลดลง ร้อยละ 12.25 และ 13.41 เนื่องจากผันแปรตามกิโลเมตรทำการ ของรถใช้น้ำมันและรถใช้ก๊าซที่ลดลง

การหารายได้ รายได้ค่าโดยสารภาพรวมเฉลี่ยต่อวัน ปีงบประมาณ 2564 เมื่อเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ 2562 ลดลง 5.107 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 45.10 ประกอบกับปีงบประมาณ 2564 มีวันหยุดพิเศษมากกว่า ปีงบประมาณ 2562 ส่งผลให้รายได้ค่าโดยสารลดลง สาเหตุตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น

Corporate Performance in Fiscal Year 2021

Performance Analysis Report

In fiscal year 2021, the BMTA procured 7,751 vehicles for bus services. Covering ordinary as well as air-conditioned vehicles, the fleet included buses operating through collaborations with private sector concessionaires. As of 30 September 2021, the fleet had 7,751 vehicles as described hereunder:

1. BMTA buses: 2,966 (including 80 PBC vehicles)
   - Ordinary buses: 1,520
   - Air-conditioned buses: 1,446
2. Private joint buses (big buses): 229
   - Ordinary buses: 147
   - Air-conditioned buses: 82
3. Private joint vehicles (small vehicles): 4,556
   - Minibuses: 315
   - Small-lane vehicles: 1,818
   - Vans: 2,354
   - NGV vans: 69

The BMTA operated 2,764 buses per day on average. Of this number, 1,413 were ordinary buses while 1,351 were air-conditioned buses. This average number accounted for 92 percent of commissioned buses and covered 18 routes. These buses made 7,538,454 trips, with a combined travel distance of 218,820,666 service kilometers. On fuel consumption, these buses consumed 53,514,742 liters of diesel oil and 36,837,606 of natural gas. The BMTA sold 205.864 million bus tickets in fiscal year 2021 or 564,010 bus tickets per day. These tickets generated fare revenue of 2,269.477 million baht for the BMTA in 2021. On average, the fare revenue was approximately 6.218 million baht a day.

Comparison of Bus Operation Performance

In fiscal year 2021, BMTA directly operated 2,764 buses per day on average. This number accounted for 92 percent of its commissioned buses. Each day, these buses made 20,653 trips on average recording the combined travel distance of 601,010 service kilometers. Their daily diesel oil consumption totaled 146,616 liters and daily natural gas consumption totaled 100,925 kilograms on average. The BMTA sold 205.864 million bus tickets in fiscal year 2021 or 564,010 bus tickets per day. These tickets generated fare revenue of 2,269.477 million baht for the BMTA in 2021. On average, the fare revenue was approximately 6.218 million baht a day.

When the aforementioned BMTA's operating results in fiscal year 2021 were compared with its fulfilled targets in fiscal years 2020 and 2019, the following summary was made:

1. Analysis of bus operations in fiscal year 2021 in comparison with targets

Service delivery: In fiscal year 2021, the BMTA directly operated 2,764 buses per day on average (92 percent of the commissioned buses). The buses used for the services were 20 higher in number or 0.49 percent higher than the target. The increase, at that time, was witnessed in the air-conditioned bus category only after BMTA expedited the repair of air-conditioned buses and could deploy more of these buses for service. The BMTA fleet's number of

trips and travel distance, however, were 1.10 percent and 3.55 percent lower than the targets respectively. During the year, the BMTA arranged extra bus trips to serve people during political demonstrations but it urged employees of both the government and private sectors to work from home during the widespread COVID-19 outbreak in line with the government's policy on disease control. Regarding fuel consumption, oil usage was 14.23 percent lower than the target because usage rate corresponded to lower travel distance. Gas usage, meanwhile, was 4.43 percent lower than the target. NGV buses' kilometer-based performance, at that time, was 1.75 percent higher than the target because the gas-efficiency rate (kilometer/kilogram) was 6.47 percent higher than the target (the gas-efficiency target was 1.84 kilometers/kilogram. The actual rate achieved was 1.96 kilometers/kilogram).

Revenue generation: In fiscal year 2021, the BMTA earned 6.218 million baht in revenue from fare collection. The earning was below the target (based on budget) of 8.610 million baht or achieved just 58.07 percent of the target, because of the aforementioned factors. As the number of passengers declined, BMTA revenue dropped.

2. Comparative analysis of operating results in fiscal years 2021 and 2020

Service delivery: BMTA's number of buses in service dropped by 48 in fiscal year 2021 from the previous fiscal year. The drop marked a 1.71 percent decrease partly because the number of commissioned buses fell (the contract for the lease of PBC buses expired on 16 May 2021). The total number of bus trips and service kilometer distance decreased by 10.94 and 10.32 percent respectively. Another key reason was the COVID-19 outbreak that widened and infected more people when compared with fiscal year 2020. Due to the outbreak, the government called on government agencies and private firms to enable Work-From-Home operations. In line with the fall in the total travel distance covered by oil/NGV buses, BMTA's oil and gas consumptions fell by 8.85 and 14.20 percent respectively

Revenue generation: BMTA's daily fare revenue dropped by 3.007 million baht or by 32.60 percent in fiscal year 2021 from the previous fiscal year due to the aforementioned reasons and also to the fact that fiscal year 2021 had more special holidays than fiscal year 2020. The higher number of special holidays affected the BMTA's revenue.

3. Comparative analysis of bus operations in fiscal years 2021 and 2019

Service delivery: A comparison of BMTA's service delivery in fiscal year 2021 and fiscal year 2019 shows the number of commissioned buses dropped by 38 in fiscal year 2021 because of the decommissioning of 37 air-conditioned PBC buses (May 2021) and two air-conditioned NGV buses (July 2021). According to the comparison, the number of buses used each day also fell by 71 or by 2.5 percent of the total fleet. Because the COVID-19 outbreak affected many areas in fiscal year 2021, BMTA complied with the government's disease control policy by implementing social distancing and adjusting bus operations to match with falling demand. As a result, the number of buses used and their combined travel distance decreased by 10.99 and 8.52 percent respectively. The decline happened in both ordinary and air-conditioned bus categories. As for fuel consumption, oil usage and gas usage fell by 12.25 and 13.41 percent respectively in line with the decline in travel distance.

Revenue generation: BMTA's average daily revenue fell by 5.107 million baht or by 45.10 percent in fiscal year 2021 from fiscal year 2019 because of fare revenue decrease, which was a result of the aforementioned factors.

บทวิเคราะห์ทางการเงิน
Financial Analysis

บทวิเคราะห์ทางการเงิน

1. การหารายได้จากรายได้หลัก คือ รายได้กับค่าใช้จ่ายใกล้เคียงกัน เนื่องจากองค์การจัดเก็บค่าโดยสารต่ำกว่าต้นทุน และผู้ใช้บริการมีแนวโน้มลดลงจากการเจริญเติบโตของระบบขนส่งสาธารณะ ขณะที่ค่าใช้จ่ายมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น รถประจำการคงเหลือ 2,966 คัน ขณะที่ปริมาณรถจอดซ่อมมีจำนวนสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

2. ค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น สาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของค่าภาระผลประโยชน์พนักงาน การปรับขึ้นเงินเดือนประจำปี รวมถึงต้นทุนทางการเงินได้แก่ดอกเบี้ยจ่ายตามสัญญากู้ยืมเงินระยะยาว

3. ผลการดำเนินงานขาดทุนอย่างต่อเนื่อง ทำให้ฐานะทางการเงินขาดสภาพคล่องมาโดยตลอด เนื่องจากมีภาระหนี้สินสูงกว่าส่วนของทุน โดยในปีงบประมาณ 2564 ขาดทุนสุทธิ 4,734.93 ล้านบาท ส่งผลให้ส่วนของทุนติดลบ 121,634.12 ล้านบาท EBITDA ขาดทุน 2,176.40 ล้านบาท

4. อัตราส่วนทางการเงิน

4.1 ค่าใช้จ่ายรวม / รายได้รวม อยู่ในอัตรา 1.61 : 1 เนื่องจากรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายมาก จากการที่จัดเก็บค่าโดยสารต่ำกว่าต้นทุน และผู้ใช้บริการมีแนวโน้มลดลงจากการเจริญเติบโตของระบบขนส่งสาธารณะ ขณะที่มีค่าใช้จ่ายคงที่

4.2 ค่าใช้จ่ายบุคคล / ค่าใช้จ่ายรวม คิดเป็นร้อยละ 41.91 ซึ่งเป็นอัตราที่สูงมาก เนื่องจากสัดส่วนจำนวนพนักงานต่อจำนวนรถโดยสาร 4.60 คน ต่อรถ 1 คัน (จำนวนพนักงานเฉลี่ย 13,818 คน จำนวนรถ 2,966 คัน) เกินค่าเฉลี่ยของสากล 3.60 คน ต่อรถ 1 คัน คิดเป็นร้อยละ 12.20 ทำให้ประสิทธิภาพการบริหารทรัพยากรบุคคลต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับธุรกิจประเภทเดียวกันในประเทศอื่น ๆ

4.3 ค่าดอกเบี้ยจ่าย / รายได้รวม คิดเป็นร้อยละ 29.99 จากการที่องค์การขาดสภาพคล่องทางการเงินส่งผลให้ต้องกู้เงินเพื่อนำมาชำระค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าเหมาซ่อม

4.4 สภาพคล่องทางการเงิน มีอัตราส่วนเงินทุนหมุนเวียน อยู่ในอัตรา 0.35:1 ซึ่งจัดอยู่ในเกณฑ์ที่ต่ำมาก แสดงว่าองค์การมีขีดความสามารถในการชำระหนี้ระยะสั้นที่ต่ำมาก คือมีสินทรัพย์หมุนเวียนเพียง 0.35 บาท ที่สามารถนำไปชำระหนี้สินหมุนเวียนได้ทุก ๆ 1 บาท เท่านั้น ทำให้เกิดการค้างชำระหนี้ที่สูงมาก

4.5 ความสามารถในการทำกำไร มีอัตราส่วนกำไรสุทธิ (Net Profit Margin) คือกำไรสุทธิต่อขายสุทธิ อยู่ในอัตราติดลบร้อยละ 61.14 แสดงว่าความสามารถในการทำกำไรอยู่ในระดับต่ำมาก

Financial Analysis

1. Earnings from main income: Main income and expenses are similar because bus fares are lower than costs and the number of service users is decreasing due to the growth of mass transit systems. At the same time, expenses are increasing. There are 2,966 buses available for service while the number of buses parked for repair is continuously rising.

2. The increasing expenses are the result of the growth of employees' fringe benefits, annual salary increases, as well as financial costs, i.e., interest expenses under long-term loan contracts.

3. The continual losses have caused lack of financial liquidity as liabilities are higher than costs. In fiscal year 2021, the net loss was 4,734.93 million baht resulting in an equity loss of 121,634.12 million baht, and an Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization (EBITDA) loss of 2,176.40 million baht.

4. Financial Ratio

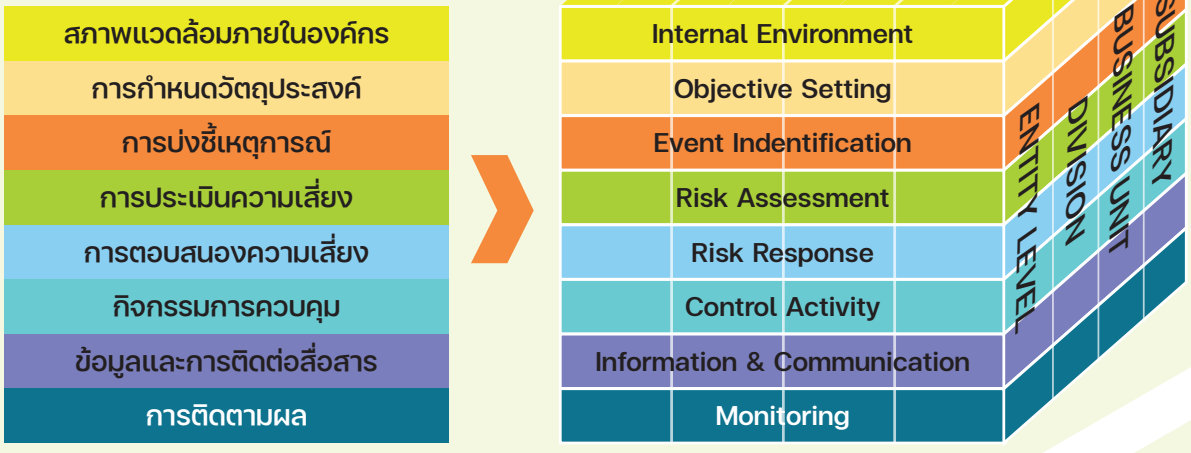
4.1 The ratio of total expenses/total income is 1.61: 1 because income is much lower than expenses due to lower-than-cost fares and the declining number of service users resulting from the growth of mass transit systems. At the same time, expenses are fixed.

4.2 Individual expenses/total expenses account for 41.91 percent which is very high as the number of employees per bus is 4.60 (the average number of employees is 13,818 and the number of buses is 2,966). This average is 12.20 percent higher than the international average of 3.60 employee/bus. Human resource management efficiency is low when compared to the same types of business in other countries.

4.3 Interest expenses/total income account for 29.99 percent. Due to the lack of financial liquidity, the BMTA has to acquire loans to pay for fuels and repairs.

4.4 Financial liquidity: The working capital ratio is 0.35:1, which is very low. This shows that the BMTA has a very low short-term debt repayment capacity. For every one-baht debt, 0.35 baht of current asset is needed to pay off the amount. This results in a very high outstanding debt.

4.5 Profitability: The net profit margin is -61.14 percent. This indicates that profitability is very low.



การบริหารความเสี่ยง ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ประจำปีงบประมาณ 2564

BMTA's Risk Management in Fiscal Year 2021

การบริหารความเสี่ยงขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ประจำปีงบประมาณ 2564

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ให้ความสำคัญกับการบริหารความเสี่ยง โดยดำเนินการอย่างต่อเนื่องตามแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยงระดับองค์กรของกรมบัญชีกลาง ซึ่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน เพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลการบริหารความเสี่ยงให้มีประสิทธิภาพ และมีการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การบริหารความเสี่ยงที่สอดคล้องกับเป้าหมาย วิสัยทัศน์ พันธกิจและแผนฟื้นฟูกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ซึ่งมีปัจจัยเสี่ยงจำนวน 10 เรื่อง และการบริหารความเสี่ยงฉุกเฉิน 1 เรื่อง ดังนี้

1. การบริหารความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (Strategic Risks Management: SRM)

SRM 1 : ความเสี่ยงด้านการเช่ารถโดยสารไฟฟ้า (EV) จำนวน 2,511 คัน

SRM 2 : ความเสี่ยงด้านการเกิดมลภาวะทางอากาศจากฝุ่นละอองขนาดเล็ก ($PM_{2.5}$)

SRM 3 : ความเสี่ยงด้านการปรับโครงสร้างองค์กรไม่สอดคล้องกับกิจการ

2. การบริหารความเสี่ยงด้านปฏิบัติงาน (Operational Risks Management: ORM)

ORM 1 : ความเสี่ยงด้านจำนวนรถจอดเสีย

ORM 2 : ความเสี่ยงด้านจำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุที่เป็นฝ่ายผิด/ล้าน กม.บริการ

ORM 3 : ความเสี่ยงด้านระบบสนับสนุน Data Center ไม่มีความมั่นคงปลอดภัย

3. การบริหารความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial Risks Management: FRM)

FRM 1 : ความเสี่ยงด้านการใช้บัตรอิเล็กทรอนิกส์ (Cashless)

FRM 2 : ความเสี่ยงด้านการจัดเก็บค่าตอบแทนรถเอกชนร่วมบริการ

4. การบริหารความเสี่ยงด้านกฎระเบียบ และกฎหมาย (Compliance Risks Management: CRM)

CRM 1 : ความเสี่ยงด้านการบังคับคดีลูกหนี้ตามคำพิพากษาที่ไม่ได้รับชำระหนี้

CRM 2 : ความเสี่ยงด้านองค์การต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่คู่กรณีแทนรถร่วมบริการ

การบริหารความเสี่ยงฉุกเฉิน (Operational Risks Management - Emergency: ORM-E1)

ORM-E1 : ความเสี่ยงด้านพนักงานประจำรถโดยสารมีโอกาสในการติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 สูง และโรคอุบัติใหม่

BMTA's Risk Management in Fiscal Year 2021

The BMTA has accorded importance to risk management. It has thus sustained risk management based on the organizational risk management guideline prescribed by the Comptroller General's Department. Also, the BMTA has set up the Risk Management and Internal Control Committee and tasked it with the duty of efficiently managing risks and drawing up a risk management strategy that resonates with BMTA's goals, vision, missions, and rehabilitation plan. In all, the BMTA had 10 risks and one emergency risk to address in fiscal year 2021 as described hereunder:

1. Strategic Risks Management (SRM)

SRM 1: Risk from the lease of 2,511 electric vehicles

SRM 2: Risk from $PM_{2.5}$ threat

SRM 3: Risk from restructuring failure

2. Operational Risks Management (ORM)

ORM 1: Risk from the number of broken-down buses

ORM 2: Risk from the rate of accidents caused by BMTA per million service kilometers

ORM 3: Risk from insecure Data Center support

3. Financial Risks Management (FRM)

FRM 1: Risk from cashless payments

FRM 2: Risk from the collection of remuneration from operators of private joint buses

4. Compliance Risks Management (CRM)

CRM 1: Risk related to the enforcement of court orders requiring debtors to repay

CRM 2: Risk from a need to pay compensation to damaged parties in place of operators of private joint buses

Operational Risks Management - Emergency (ORM-E1)

ORM-E1: Risk from the high possibility of bus staff catching COVID-19 and emerging diseases

ผลการดำเนินงาน ประจำปีงบประมาณ 2564 (ตุลาคม 2563 - กันยายน 2564)

การดำเนินงานการบริหารความเสี่ยงประจำปีงบประมาณ 2564 จำนวน 11 เรื่อง สามารถดำเนินการได้ตามเป้าหมาย จำนวน 5 เรื่อง คือ SRM 2 ORM 1 ORM 2 FRM 2 และ CRM 1 ความเสี่ยงที่ไม่สามารถดำเนินการได้ตามเป้าหมาย จำนวน 6 เรื่อง คือ SRM 1 SRM 3 ORM 3 FRM 1 CRM 2 และ ORM-E1 ดังนี้

ปัจจัยเสี่ยง	ผลการดำเนินงานสะสม (เดือน ต.ค. 63-ก.ย. 64)			
	โอกาส	ผลกระทบ	ค่าเกณฑ์วัด	ผลการดำเนินงาน
SRM 1 : ความเสี่ยงด้านการเช่ารถไฟฟ้า (EV) จำนวน 2,511 คัน - ระดับคะแนนก่อนการบริหาร ความเสี่ยง 5x5 = 25 ระดับ 4 สูงมาก - เป้าหมาย (Risk Target) 3x5 ระดับ 3 สูง - ระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Risk Appetite) ระดับ 2 ปานกลาง - ช่วงเบี่ยงเบน (Risk Tolerance) ± 15 วัน	5	5	สูงมาก	- โอกาสเกิดระดับ 5 สูงมาก - ผลกระทบระดับ 5 สูงมาก ไม่สามารถดำเนินการได้ตามเป้าหมาย เนื่องจากแผนฟื้นฟูกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ อยู่ระหว่างการปรับปรุงตามความเห็นชอบของสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
SRM 2 : ความเสี่ยงด้านการเกิดมลภาวะทางอากาศจากฝุ่นละอองขนาดเล็ก ($PM_{2.5}$) - ระดับคะแนนก่อนการบริหาร ความเสี่ยง 5x5 = 25 ระดับ 4 สูงมาก - เป้าหมาย (Risk Target) 1x1 ระดับ 1 ต่ำ - ระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Risk Appetite) ระดับ 2 ปานกลาง - ช่วงเบี่ยงเบน (Risk Tolerance) ± ร้อยละ 1	1	1	ต่ำ	- โอกาสเกิดระดับ 1 ต่ำมาก - ผลกระทบระดับ 1 ต่ำมาก สามารถดำเนินการได้ตามเป้าหมาย
SRM 3 : ความเสี่ยงด้านการปรับโครงสร้างองค์กรไม่สอดคล้องกับกิจการ - ระดับคะแนนก่อนการบริหาร ความเสี่ยง 5x5 = 25 ระดับ 4 สูงมาก - เป้าหมาย (Risk Target) 2x2 ระดับ 2 ปานกลาง - ระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Risk Appetite) ระดับ 2 ปานกลาง - ช่วงเบี่ยงเบน (Risk Tolerance) ± ร้อยละ 10	5	5	สูงมาก	- โอกาสเกิดระดับ 5 สูงมาก - ผลกระทบระดับ 5 สูงมาก ไม่สามารถดำเนินการได้ตามเป้าหมาย เนื่องจากแผนฟื้นฟูกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ อยู่ระหว่างการปรับปรุงตามความเห็นชอบของสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ORM 1 : ความเสี่ยงด้านจำนวนรถจอดเสีย - ระดับคะแนนก่อนการบริหาร ความเสี่ยง 5x4 = 20 ระดับ 4 สูงมาก - เป้าหมาย (Risk Target) 3x3 ระดับ 2 ปานกลาง - ระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Risk Appetite) ระดับ 2 ปานกลาง - ช่วงเบี่ยงเบน (Risk Tolerance) จำนวนรถจอดเสียต่อรถประจำการเพิ่มขึ้นไม่เกินร้อยละ 1 ของเป้าหมาย (รถเสียไม่เกินร้อยละ 5.08 ต่อรถประจำการ)	1	5	ปานกลาง	- โอกาสเกิดระดับ 1 ต่ำมาก - ผลกระทบระดับ 5 สูงมาก สามารถดำเนินการได้ตามเป้าหมายจำนวนรถจอดเสียสะสม 43,850 คันคิดเป็นร้อยละ 4.02 ของรถประจำการ 1,091,475 คัน มีจำนวนรถออกวิ่งสะสม 1,008,749 คันคิดเป็นร้อยละ 92.42 ของรถประจำการ 1,091,475 คัน

Risk Management Performance in Fiscal Year 2021 (October 2020 – September 2021)

In fiscal year 2021, the BMTA successfully met risk-management targets for five of the 11 risks namely SRM 2, ORM 1, ORM 2, FRM 2, and CRM 1. However, it failed to meet the targets related to SRM 1, SRM 3, ORM 3, FRM 1, CRM 2 and ORM-E1. The details are given below:

Risk Factor	Overall Results (Oct 2020 - Sep 2021)			
	Possibility	Impacts	Criteria	Results
SRM 1: Risk from the lease of 2,511 electric vehicles - Risk score prior to risk management 5x5 = 25, Level 4: Very High - Risk Target: 3x5, Level 3: High - Risk Appetite Level 2: Medium - Risk Tolerance ± 15 days	5	5	Very High	- Possibility: Level 5: Very High - Impacts: Level 5: Very High Target was not fulfilled. BMTA's business rehabilitation plan is still being revised based on the opinions of the Secretariat of the Cabinet and relevant authorities.
SRM 2: Risk from $PM_{2.5}$ threat - Risk score prior to risk management 5x5 = 25, Level 4: Very High - Risk Target: 1x1, Level 1 - Risk Appetite: Level 2: Medium - Risk Tolerance ± 1%	1	1	Low	- Possibility: Level 1: Very Low - Impacts: Level 1: Very Low Target was met.
SRM 3: Risk from restructuring failure - Risk score prior to risk management 5x5 = 25, Level 4: Very High - Risk Target: 2x2, Level 2: Medium - Risk Appetite: Level 2: Medium - Risk Tolerance: ± 10%	5	5	Very High	- Possibility: Level 5: Very High - Impacts: Level 5: Very High Target was unfulfilled. BMTA's business rehabilitation plan is still being revised based on the opinions of the Secretariat of the Cabinet and relevant authorities.
ORM 1: Risk from the number of buses that have been left broken-down - Risk score prior to risk management 5x4 = 20, Level 4: Very High - Risk Target: 3x3, Level 2: Medium - Risk Appetite: Level 2: Medium - Risk Tolerance Broken-down buses are no more than one percent higher than the target. (The percentage of broken-down vehicles must not exceed 5.08 of commissioned buses)	1	5	Medium	- Possibility: Very Low - Impacts: Level 5: Very High Target was met. The cumulative number of broken-down buses was 43,850. They accounted for 4.02 percent of 1,091,475 cumulative commissioned buses. Of the cumulative commissioned buses, 1,008,749 were used for bus operations. The number accounted for 92.42% of the 1,091,475 cumulative commissioned buses.

ปัจจัยเสี่ยง	ผลการดำเนินงานสะสม (เดือน ต.ค. 63-ก.ย. 64)			
	โอกาส	ผลกระทบ	ค่าเกณฑ์วัด	ผลการดำเนินงาน
ORM 2 : ความเสี่ยงด้านจำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุเป็นฝ่ายผิด/ล้าน กม.บริการ - ระดับคะแนนก่อนการบริหาร ความเสี่ยง 5x4 = 20 ระดับ 4 สูงมาก - เป้าหมาย (Risk Target) 4x2 ระดับ 2 ปานกลาง - ระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Risk Appetite) ระดับ 2 ปานกลาง - ช่วงเบี่ยงเบน (Risk Tolerance) จำนวนการเกิดอุบัติเหตุฝ่ายผิดเพิ่มขึ้นไม่เกิน 0.5 ครั้ง/ล้าน กม. บริการ (อุบัติเหตุฝ่ายผิดไม่เกิน 8 ครั้ง/ล้าน กม. บริการ)	2	2	ปานกลาง	- โอกาสเกิดระดับ 2 ต่ำ - ผลกระทบระดับ 2 ต่ำ สามารถดำเนินการได้ตามเป้าหมาย เกิดอุบัติเหตุฝ่ายผิดจำนวน 1,669 ราย จำนวน กม. บริการ 218,820,666 กม. คิดเป็น อบ./ล้าน 7.63 ครั้ง ค่าเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุฝ่ายผิดเกิดจริง 30,550,023 บาท คิดเฉลี่ยต่อเดือน 2,545,835 บาท
ORM 3 : ความเสี่ยงด้านระบบสนับสนุน Data Center ไม่มีความมั่นคงปลอดภัย - ระดับคะแนนก่อนการบริหารความเสี่ยง 5X5 = 25 ระดับ 4 สูงมาก - เป้าหมาย (Risk Target) 2x3 ระดับ 2 ปานกลาง - ระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Risk Appetite) ระดับ 2 ปานกลาง - ช่วงเบี่ยงเบน (Risk Tolerance) ระบบ Database Server หยุดให้บริการ ± 1 ครั้ง (ระยะเวลาการหยุดให้บริการสะสมไม่เกิน 30 นาที/ปี)	2	5	สูง	- โอกาสเกิดระดับ 2 ต่ำ - ผลกระทบระดับ 5 สูงมาก ไม่สามารถดำเนินการได้ตามเป้าหมาย เนื่องจาก Database Server ไม่ทำงาน 1 ครั้ง /ปี ไม่สามารถให้บริการระบบเป็นระยะเวลาสะสม มากกว่า 120 นาที /ปี
FRM 1 : ความเสี่ยงด้านการใช้บัตรอิเล็กทรอนิกส์ (Cashless) - ระดับคะแนนก่อนการบริหาร ความเสี่ยง 4X5 = 20 ระดับ 4 สูงมาก - เป้าหมาย (Risk Target) 3x3 ระดับ 2 ปานกลาง - ระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Risk Appetite) ระดับ 2 ปานกลาง - ช่วงเบี่ยงเบน (Risk Tolerance) ± 0.100 ล้านคน/เดือน (จำนวนผู้ใช้มากกว่า 1.7 ล้านคน/เดือน และมีการใช้บัตรอิเล็กทรอนิกส์จากรายได้ค่าโดยสารร้อยละ 15 ขึ้นไป/เดือน)	5	2	สูง	- โอกาสเกิดระดับ 5 สูงมาก - ผลกระทบระดับ 2 ต่ำ ไม่สามารถดำเนินการได้ตามเป้าหมาย มีจำนวนผู้ใช้บัตรอิเล็กทรอนิกส์เฉลี่ย 3 เดือน จำนวน 1,666.744 คน คิดเป็นเงิน 21,420,782.33 บาท โดยมีการใช้บัตรอิเล็กทรอนิกส์จากรายได้ค่าโดยสารเป็นจำนวนเงินเฉลี่ยร้อยละ 11.93
FRM 2 : ความเสี่ยงด้านการจัดเก็บค่าตอบแทนรถเอกชนร่วมบริการ - ระดับคะแนนก่อนการบริหาร ความเสี่ยง 5X5 = 25 ระดับ 4 สูงมาก - เป้าหมาย (Risk Target) 3x3 ระดับ 2 ปานกลาง - ระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Risk Appetite) ระดับ 2 ปานกลาง - ช่วงเบี่ยงเบน (Risk Tolerance) ± ร้อยละ 20 (จัดเก็บค่าตอบแทนได้มากกว่าร้อยละ 50 ของเป้าหมายการจัดเก็บค่าตอบแทนสะสม 46,146,209.90 บาท)	2	3	ปานกลาง	- โอกาสเกิดระดับ 2 ต่ำ - ผลกระทบระดับ 3 ปานกลาง สามารถดำเนินการได้ตามเป้าหมาย ผู้ประกอบการมาจ่ายค่าตอบแทนสะสมจำนวน 1,413 สัญญา เป็นเงิน 23,800,678.41 บาท คิดเป็นร้อยละ 51.58

Risk Factor	Overall Results (Oct 2020 - Sep 2021)			
	Possibility	Impacts	Criteria	Results
ORM 2: Risk from the rate of accidents caused by the BMTA per million service kilometers - Risk score prior to risk management 5x4 = 20, Level 4: Very High - Risk Target: 4x2, Level 2: Medium - Risk Appetite: Level 2: Medium - Risk Tolerance The number of accidents caused by the BMTA rises by no more than 0.5 per million service kilometers. (The number of accidents caused by BMTA does not exceed 8 per million service kilometers)	2	2	Medium	- Possibility: Level 2: Low - Impacts: Level 2: Low Target was met. The number of accidents caused by the BMTA totalled 1,669 while 218,820,666 service kilometers were recorded. The number was translated into 7.63 times per million service kilometers. Compensation for accidents totalled 30,550,023 baht. On average, the compensation amount was approximately 2,545,835 baht per month.
ORM 3: Risk from insecure Data Center support - Risk score prior to risk management 5X5 = 25, Level 4: Very High - Risk Target: 2x3, Level 2: Medium - Risk Appetite: Level 2: Medium - Risk Tolerance Database Server downtime ± 1 time (Cumulative downtime is no more than 30 minutes per year.)	2	5	High	- Possibility: Level 2: Low - Impacts: Level 5: Very High Target was unfulfilled. The Database Server crashed once in the year, with cumulative downtime exceeding 120 minutes.
FRM 1: Risk from cashless payments - Risk score prior to risk management 4X5 = 20, Level 4: Very High - Risk Target: 3x3, Level 2: Medium - Risk Appetite: Level 2: Medium - Risk Tolerance ± 0.100 million people per month (The number of cashless payment or EDC system users exceeded 1.7 million per month, with EDC-based fare collection accounting for at least 15% of fare revenue each month).	5	2	High	- Possibility: Level 5: Very High - Impacts: Level 2: Low Target was unfulfilled. The number of EDC-using passengers totalled just 1,666.744 per quarter. EDC-based payments generated 21,420,782.33 baht for the BMTA, accounting for 11.93% of total fare receipts.
FRM 2: Risk from the collection of remuneration from operators of private joint buses - Risk score prior to risk management 5X5 = 25, Level 4: Very High - Risk Target: 3x3, Level 2: Medium - Risk Appetite: Level 2: Medium - Risk Tolerance: ± 20% (Collecting more than 50% of the 46,146,209.90-baht remuneration target)	2	3	Medium	- Possibility: Level 2: Low - Impacts: Level 3: Medium Target was met. Operators of private joint buses paid the remuneration of 23,800,678.41 baht under 1,413 contracts. The amount accounted for 51.58% of the remuneration target.

ปัจจัยเสี่ยง	ผลการดำเนินงานสะสม (เดือน ต.ค. 63-ก.ย. 64)			
	โอกาส	ผลกระทบ	ค่าเกณฑ์วัด	ผลการดำเนินงาน
CRM 1 : ความเสี่ยงด้านการบังคับคดีลูกหนี้ตามคำพิพากษาที่ไม่ได้รับการชำระหนี้ - ระดับคะแนนก่อนการบริหาร ความเสี่ยง 5X5 = 25 ระดับ 4 สูงมาก - เป้าหมาย (Risk Target) 3x3 ระดับ 2 ปานกลาง - ระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Risk Appetite) ระดับ 2 ปานกลาง - ช่วงเบี่ยงเบน (Risk Tolerance) ± 3,000,000 บาท (ไม่ได้รับชำระหนี้ต่ำกว่า 3,000,000 บาท)	2	1	ต่ำ	- โอกาสเกิดระดับ 2 ต่ำ - ผลกระทบระดับ 1 ต่ำมาก สามารถดำเนินการได้ตามเป้าหมายที่กำหนด งดบังคับคดี 13 เรื่อง องค์การไม่ได้รับชำระหนี้เป็นเงิน 1,376,386.17 บาท ได้รับชำระหนี้รวม 2 เรื่อง เป็นเงิน 46,520.33 บาท
CRM 2 : ความเสี่ยงด้านองค์การต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่คู่กรณีแทนรถร่วมบริการ - ระดับคะแนนก่อนการบริหาร ความเสี่ยง 5X5 = 25 ระดับ 4 สูงมาก - เป้าหมาย (Risk Target) 3x3 ระดับ 2 ปานกลาง - ระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Risk Appetite) ระดับ 2 ปานกลาง - ช่วงเบี่ยงเบน (Risk Tolerance) ± 500,000 บาท (ไม่มีค่าเสียหายที่ต้องชดใช้แทนรถร่วมบริการ)	4	3	สูง	- โอกาสเกิดระดับ 4 สูง - ผลกระทบระดับ 3 ปานกลาง ไม่สามารถดำเนินการได้ตามเป้าหมาย เนื่องจากเกิดอุบัติเหตุและชดใช้ค่าเสียหายแทนรถร่วมบริการ จำนวน 8 ครั้ง เป็นเงินจำนวน 1,157,400.76 บาท
ORM-E 1 : ความเสี่ยงด้านพนักงานประจำรถโดยสารมีโอกาสในการติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 สูง และโรคอุบัติใหม่ - ระดับคะแนนก่อนการบริหาร ความเสี่ยง 5X2 = 10 ระดับ 3 สูง - เป้าหมาย (Risk Target) 5x1 ระดับ 2 ปานกลาง - ระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Risk Appetite) ระดับ 2 ปานกลาง - ช่วงเบี่ยงเบน (Risk Tolerance) พนักงานที่ติดเชื้อไม่เกินร้อยละ 1 (พนักงานที่ติดเชื้อต้องเป็นศูนย์)	5	3	สูง	- โอกาสเกิดระดับ 5 สูงมาก - ผลกระทบระดับ 3 ปานกลาง ไม่สามารถดำเนินงานได้ตามเป้าหมายระยะเวลาการระบาดของโรค จำนวน 304 วัน (1 ธ.ค. 63 - 30 ก.ย. 64) จำนวนพนักงานสะสม 107,375 คน ติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 จำนวน 1,135 คน คิดเป็นร้อยละ 1.05

การบริหารความเสี่ยงตามแผนยุทธศาสตร์การบริหารความเสี่ยง ประจำปีงบประมาณ 2564 โดยภาพรวมปัจจัยเสี่ยงที่ไม่สามารถดำเนินการได้ตามเป้าหมาย เกิดจากปัจจัยภายนอก และปัจจัยทางกายภาพ ซึ่งองค์การไม่สามารถควบคุมได้

สำหรับปัจจัยเสี่ยงที่ไม่นำไปบริหารจัดการต่อในปีงบประมาณ 2565 หรือเป็นปัจจัยเสี่ยงที่อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ ให้หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง (Risk Owner) ไปบริหารจัดการ และกำหนดแผนหรือกิจกรรมการควบคุมภายในเพื่อป้องกันหรือลดความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้

Risk Factor	Overall Results (Oct 2020 - Sep 2021)			
	Possibility	Impacts	Criteria	Results
CRM 1: Risk related to the enforcement of court orders requiring debtors to repay - Risk score prior to risk management 5X5 = 25 / Level 4: Very High - Risk Target: 3x3, Level 2: Medium - Risk Appetite: Level 2: Medium - Risk Tolerance ± 3,000,000 baht (Uncollected repayments do not exceed 3,000,000 baht)	2	1	Low	- Possibility: Level 2 : Low - Impacts: Level 1 : Very Low Target was fulfilled. Court-order enforcement was suspended for 13 cases, making the BMTA unable to collect 1,376,386.17 baht of repayment. However, the BMTA collected 46,520.33 baht from two other cases.
CRM 2: Risk from the need to pay compensation to damaged parties in place of operators of private joint buses – Risk score prior to risk management 5X5 = 25, Level 4: Very High - Risk Target: 3x3, Level 2: Medium - Risk Appetite: Level 2: Medium - Risk Tolerance ± 500,000 baht (No compensation was paid in place of the operators of private joint buses.)	4	3	High	- Possibility: Level 4 : High - Impacts: Level 3 : Medium Target was unfulfilled. The BMTA paid compensation in place of the operators of private joint buses for eight accidents. The amount of compensation totaled 1,157,400.76 baht.
ORM-E 1: Risk from the high possibility of bus staff catching COVID-19 or emerging diseases - Risk score prior to risk management 5X2 = 10 / Level 3: High - Risk Target: 5x1: Level 2: Medium - Risk Appetite: Level 2: Medium - Risk Tolerance Less than one percent of bus staffers are infected. (zero infection among bus staff)	5	3	High	- Possibility: Level 5: Very High - Impacts: Level 3: Medium Target was unfulfilled. During the 304-day outbreak (1 Dec 2020 – 30 Sep 2021), the cumulative number of bus staffers totaled 107,375. Of them, 1,135 were infected. The infected staffers accounted for 1.05% of the total bus staffers.

In fiscal year 2021, the implementation of the risk management strategy failed to fulfill all targets because of various external and physical factors that were beyond the BMTA's control.

Regarding risk factors that will not be addressed in the risk management strategy during fiscal year 2022 or risk factors that are within acceptable levels, they shall be put under the supervision of risk owners. It will be the duty of risk owners to manage such risks by formulating internal-control plans or implementing internal-control activities to prevent/reduce risks or ensure they are within acceptable levels.

การควบคุมภายใน
Internal Control

การควบคุมภายใน

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ได้จัดวางระบบการควบคุมภายในตามหลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการควบคุมภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2561 ด้วยวิธีที่ ขสมก. กำหนด โดยให้เขตการเดินรถที่ 1-8 และสำนักต่าง ๆ จัดทำรายงานการประเมินตนเอง (Control Self Assessment: CSA) เป็นรายไตรมาส เพื่อเป็นข้อมูลในการดำเนินการสุ่มสอบทาน และประเมินผลระบบการควบคุมภายใน เพื่อให้การปฏิบัติงานบรรลุวัตถุประสงค์ของการควบคุมภายใน ด้านการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพประสิทธิผล ด้านการรายงานทางการเงินและไม่ใช่การเงินมีความน่าเชื่อถือ ทันเวลา มีความโปร่งใส รวมทั้งด้านการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน

จากการประเมินผลดังกล่าวพบว่าการควบคุมภายในของหน่วยงานมีความเพียงพอ มีการปฏิบัติตามระบบการควบคุมภายในอย่างต่อเนื่อง และเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด อย่างไรก็ตามยังมีความเสี่ยงที่มีนัยสำคัญ เรื่อง ระบบบัญชีค่าโดยสารเป็นระบบเดิมที่อยู่ระหว่างการปรับปรุง ส่งผลให้การปฏิบัติงานเกิดความล่าช้า ซึ่ง ขสมก. ได้กำหนดการปรับปรุงการควบคุมภายในที่เหมาะสมไว้แล้ว โดยมีการติดตามผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ในเรื่องการพัฒนาและปรับปรุงระบบบัญชีค่าโดยสารให้สามารถนำมาปฏิบัติได้ทันต่อสถานการณ์ปัจจุบัน และนำเสนอคณะกรรมการติดตามและประเมินผลการควบคุมภายในรับทราบ เพื่อพิจารณาสั่งการพร้อมให้ข้อเสนอแนะ ในการวางแผนการปรับปรุงการควบคุมภายในเป็นรายไตรมาส

ผลการดำเนินงานด้านการควบคุมภายใน ประจำปีงบประมาณ 2564 มีดังนี้

1. สุ่มสอบทานกระบวนการควบคุมการเกิดมลภาวะทางอากาศจากฝุ่นละอองขนาดเล็ก ($PM_{2.5}$) ของเขตการเดินรถที่ 1-8
2. สุ่มสอบทานกระบวนการควบคุมการเกิดอุบัติเหตุ ของเขตการเดินรถที่ 1-8
3. สุ่มสอบทานกระบวนการปฏิบัติงานคณะทำงานตามแนวทางการบริหารการควบคุมภายใน
4. สรุปรายงานการประเมินตนเองในภาพรวมทุกไตรมาส นำเสนอผู้กำกับดูแล
5. จัดทำหนังสือรับรองการประเมินผลการควบคุมภายใน (แบบ ปค. 1) รายงานการประเมินองค์ประกอบของการควบคุมภายใน (แบบ ปค. 4) รายงานการประเมินผลการควบคุมภายใน (แบบ ปค. 5) เสนอปลัดกระทรวงคมนาคม

Internal Control

The BMTA has arranged its internal-control system in compliance with the Finance Ministry's standard and operational guideline on state organizations' internal control B.E. 2561. In the system, the BMTA has required its Bus Operation Zones 1-8 and relevant offices to conduct Control Self Assessment (CSA) on a quarterly basis to get reference data for random audits. In addition, the BMTA evaluates its internal-control system to ensure that its internal control fulfils the objectives of facilitating effective and efficient operations, of guaranteeing the preparations of reliable, timely and transparent financial and non-financial reports, and supporting compliance with applicable laws, rules and regulations.

The aforementioned evaluations show the BMTA's internal control is adequate and consistent, and also complies with applicable regulations. However, the BMTA's internal control still has a significant risk related to its old fare accounting system that is in the process of being improved. As the improvement is still ongoing, work flow is slow. The BMTA has already prepared proper internal-control enhancement by monitoring the ongoing improvement of the fare accounting system to ensure it will be implemented in a timely manner. The BMTA has reported results to the Committee on Internal Control Monitoring and Evaluation for acknowledgement, review, and recommendations on a quarterly basis for internal-control enhancement.

Internal-Control Results in Fiscal Year 2021 were as follows:

1. Random audits of Bus Operation Zones 1-8's process to control air pollution related to $PM_{2.5}$ emissions;
2. Random audits of Bus Operations Zones 1-8's accident-control process;
3. Random audits of work panels' work process based on internal-control management guidelines;
4. Summary of quarterly control self-assessments and presentation to supervisors; and
5. Preparation of the internal-control assessment certification (Form Por Khor 1), the internal-control component assessment (Form Por Khor 4), and the internal-control evaluation report (Form Por Khor 5) for submission to the Permanent Secretary for Transport.

การตรวจสอบภายใน
Internal Audit

การตรวจสอบภายใน

การปฏิบัติงานตรวจสอบภายในของสำนักตรวจสอบยึดแนวปฏิบัติตามมาตรฐานสากล การปฏิบัติงานวิชาชีพตรวจสอบภายใน คู่มือการปฏิบัติงานการตรวจสอบภายในของรัฐวิสาหกิจปี 2555 ของกระทรวงการคลัง และคู่มือการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจตามระบบประเมินผลใหม่ (State Enterprise Assessment Model: SE-AM) โดยมีบทบาทในการช่วยคณะกรรมการตรวจสอบในการติดตามดูแลเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน การกำกับดูแลกิจการ และการปฏิบัติงานต่าง ๆ ขององค์การอย่างเป็นระบบ ปฏิบัติหน้าที่ในฐานะเป็นเครื่องมือที่ช่วยให้ฝ่ายบริหารมั่นใจโดยการตรวจสอบและให้คำปรึกษาอย่างเป็นอิสระ เที่ยงธรรม เพื่อให้องค์การบรรลุผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

ในปี 2564 สำนักตรวจสอบปฏิบัติตามกรอบการปฏิบัติงานการตรวจสอบภายในของรัฐวิสาหกิจ ดังนี้

คุณสมบัติของผู้ตรวจสอบภายใน

เจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายในตามมาตรฐานกำหนดตำแหน่งขององค์การ มีคุณวุฒิไม่ต่ำกว่าปริญญาตรี และสำนักตรวจสอบส่งเสริมให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายในได้รับความรู้ ทักษะ และพัฒนาความสามารถต่าง ๆ ตามภาระหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายเพื่อให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายในปฏิบัติหน้าที่ด้วยความเชี่ยวชาญ มีความระมัดระวังในการประกอบวิชาชีพอย่างเหมาะสมสอดคล้องกับมาตรฐานและจรรยาบรรณแห่งวิชาชีพตรวจสอบภายใน โดยกำหนดให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายในพัฒนาความรู้ความสามารถด้วยตนเองอย่างต่อเนื่อง และเจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายในจะต้องเข้ารับการอบรมไม่น้อยกว่า 40 ชั่วโมงต่อคนต่อปี

โครงสร้างของหน่วยตรวจสอบภายใน

สำนักตรวจสอบสามารถปฏิบัติงานได้อย่างเป็นอิสระ มีการรายงานการปฏิบัติงานตรวจสอบต่อคณะกรรมการตรวจสอบและผู้อำนวยการ รวมทั้งได้จัดทำกฎบัตรสำนักตรวจสอบ ซึ่งกำหนดบทบาทความรับผิดชอบไว้อย่างชัดเจน และเผยแพร่ให้พนักงานในองค์การรับทราบ นอกจากนี้ เจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายในมีการเปิดเผยความขัดแย้งทางผลประโยชน์ก่อนการปฏิบัติงานตรวจสอบทุกครั้ง

ความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหาร

สำนักตรวจสอบมีการหารือเกี่ยวกับการวางแผนการตรวจสอบร่วมกับผู้บริหารระดับสูง ผู้บริหารหน่วยรับตรวจ และมีการดำเนินการปรับปรุงแก้ไขการควบคุมภายใน ตามข้อเสนอแนะในรายงานผลการตรวจสอบ โดยผู้บริหารหน่วยรับตรวจที่เกี่ยวข้อง

หน้าที่ความรับผิดชอบของสำนักตรวจสอบ

การปฏิบัติงานตรวจสอบภายในครอบคลุมครบถ้วน และความเชื่อถือได้ของข้อมูลทางการเงิน การปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ นโยบาย คำสั่งต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ระบบงานที่มีผลกระทบสำคัญต่อการดำเนินงาน และการรายงานความเหมาะสมของการเก็บรักษาทรัพย์สิน รวมทั้งประเมินว่าการใช้ทรัพยากรขององค์การเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มค่า สำนักตรวจสอบให้ความสำคัญต่อระบบการควบคุมภายในตามแนวทางของ COSO โดยในการปฏิบัติงานตรวจสอบทุกครั้ง จะมีการประเมินสภาพแวดล้อมของการควบคุม การประเมินความเสี่ยง กิจกรรมการควบคุม สารสนเทศและการสื่อสารการติดตามประเมินผลการปฏิบัติงาน

การปฏิบัติงานและการรายงาน

สำนักตรวจสอบจัดทำแผนการตรวจสอบเชิงกลยุทธ์ แผนการตรวจสอบประจำปีและแผนการตรวจสอบในรายละเอียด พิจารณาจากความเสี่ยงที่อาจทำให้วัตถุประสงค์ของหน่วยงานและองค์การไม่บรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ มีการนำปัจจัยเสี่ยงของสำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในมาใช้ประกอบกับปัจจัยเสี่ยงที่สำนักตรวจสอบกำหนดขึ้น เพื่อจัดลำดับความสำคัญในการกำหนดแผนการตรวจสอบ ให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลต่อองค์กร มีการติดตามผลการปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะที่ได้จากการตรวจสอบ และจัดทำรายงานสรุปผลการปรับปรุงแก้ไขของหน่วยรับตรวจเป็นรายไตรมาส และรายปี นำเสนอผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และคณะกรรมการตรวจสอบ

การรักษาคุณภาพงานของเจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายใน

สำนักตรวจสอบได้จัดทำคู่มือการปฏิบัติงานการตรวจสอบภายใน เพื่อให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายใน ใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงานได้อย่างถูกต้อง และเป็นไปในแนวทางเดียวกันมีการประเมินคุณภาพ โดยหน่วยรับตรวจ รวมถึงการให้ความร่วมมือของหน่วยรับตรวจภายหลังการปฏิบัติงานตรวจสอบ การประเมินตนเองของสำนักตรวจสอบ และประเมินผลการปฏิบัติงานด้านการให้ความเชื่อมั่น การให้คำปรึกษา การปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน จากคณะกรรมการตรวจสอบและผู้บริหารสูงสุดขององค์การเป็นประจำทุกปี แล้วนำผลการประเมินมาวิเคราะห์ เพื่อปรับปรุงการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายใน

Internal Audit

The Audit Department has conducted internal audits based on international standards for professional internal auditing, the Finance Ministry's Handbook for Internal Audit of State Enterprises B.E. 2555, and the State Enterprise Assessment Model (SE-AM). The department has the duty to support the Audit Committee in monitoring BMTA's risk management, internal control, corporate governance, and other operations in a systematic manner. By performing audits and offering advice independently and fairly for the effective and efficient fulfilment of BMTA's goals and objectives, the Audit Department has been an assurance tool to the Management.

In fiscal year 2021, the Audit Department carried out the following work in line with state enterprises' internal audit frameworks:

Qualifications of Internal Auditors

The BMTA's qualification standards require that its internal auditors hold a bachelor's degree or higher. Also, the Audit Department has developed internal auditors by promoting their knowledge, skills, and other abilities that are related to their job descriptions to ensure they can properly carry out their duties with expertise and caution in compliance with internal audit standards and ethics. According to the BMTA's rules, internal auditors must constantly improve their skills and knowledge. They must attend at least 40 hours of training each year.

Internal Audit Structure

The Audit Department carries out its work independently, as it directly reports to the Audit Committee and the BMTA's Director General. Released to BMTA employees for acknowledgement, the Charter of the Audit Department clearly defines the role and responsibilities of the Audit Department. Also, internal auditors declare any conflict of interest prior to the start of each audit.

Relationships with the Management

The Audit Department prepares audit plans in consultation with the BMTA's high-level executives and the executives of audited units, who will take action to improve their units' internal control based on the audit report's recommendations.

Duty and Responsibilities of the Audit Department

The Audit Department has to ensure comprehensive and complete internal control, reliable financial information, compliance with applicable laws, regulations, policies and orders, systems for works having significant impacts on the BMTA's operations, and appropriate reports on asset storage. Also, the Audit Department must evaluate the efficiency and cost efficiency of the BMTA's resource usage. In carrying out its duty, the Audit Department accords importance to the Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission's (COSO) internal-control guideline. For each audit, it assesses the control environment, risks, control activities, information and communications, and also monitors results in the post-audit period.

Operations and Reporting

The Audit Department prepares strategic audit plans, annual audit plans, and detailed audit plans by taking into account risks that may affect the BMTA's ability to fulfil its goals and its units' abilities to meet their targets. Risk factors identified by the Risk Management and the Internal Control Department are components of the Audit Department's risk identification process. After being identified, these risks are also prioritized in audit plans for BMTA's effectiveness and efficiency. Moreover, the Audit Department monitors the works of audited units in the post-audit period to determine their response to the audit report's recommendations. It then compiles reports of improvements made by audited units on a quarterly and annual basis. These reports are submitted to the Director General and the Audit Committee of the BMTA.

Internal Auditors' Quality Assurance

The Audit Department has prepared an internal-audit handbook for internal auditors to use as a guideline while carrying out their work and for acting in the same direction. The quality of internal audits is assessed by audited units during the post-audit period. The Audit Department's self-assessment and the evaluations of the Audit Department's assurances, counseling, and internal audits by the Audit Committee and BMTA's top executives are conducted on an annual basis. The results of the assessments/evaluations are analyzed for improvement of the internal auditors' performance.

การดำเนินงานที่แสดงความรับผิดชอบต่อสังคม (CSR)

Corporate Social Responsibility (CSR)

การดำเนินงานที่แสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (CSR)

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้ให้ความสำคัญต่อการดำเนินกิจกรรมด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (CSR) มาอย่างต่อเนื่อง ถือเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้องค์การสามารถบรรลุวิสัยทัศน์และแผนงานที่กำหนดไว้ ซึ่งผู้บริหารและพนักงานทุกคน มีส่วนร่วมในการดำเนินกิจกรรม CSR ต่าง ๆ เพื่อสร้างความสัมพันธ์ที่ดี ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภายในและภายนอกองค์การ

สำหรับการดำเนินกิจกรรมด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ในปีงบประมาณ 2564 เนื่องจากประเทศไทย ยังอยู่ในช่วงการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID–19) ในหลายพื้นที่ ขสมก. กำหนดแผนกิจกรรมที่มุ่งเน้นการบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชน ที่ได้รับผลกระทบจากโรคดังกล่าว โดยได้ดำเนินกิจกรรมจำนวน 3 โครงการ ดังนี้

Corporate Social Responsibility (CSR)

The Bangkok Mass Transit Authority places importance on CSR as an integral component of achieving its vision and plans. All executives and employees take part in CSR activities to build sound relationships with both internal and external stakeholders.

As the COVID-19 situation continued in Thailand, CSR for the year 2021 consisted of activities to relieve the hardships of people who were affected by the virus, including the following three projects.

1. โครงการพัฒนาสภาพแวดล้อมต่อชุมชนที่อาศัยอยู่บริเวณอู่จอดรถโดยสาร

ด้วยปัจจุบันสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ทั่วโลกรวมทั้งประเทศไทยยังไม่คลี่คลาย และมีแนวโน้มจะทวีความรุนแรงเพิ่มขึ้น ซึ่งกระทรวงสาธารณสุขได้ออกมาประกาศว่า ผลิตภัณฑ์ฆ่าเชื้อโรคที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์ร้อยละ 70 ขึ้นไป สามารถฆ่าเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ได้ แต่เนื่องจากขณะนี้ ผลิตภัณฑ์ฆ่าเชื้อโรคดังกล่าวมีราคาค่อนข้างสูงและขาดตลาด ส่งผลให้ชุมชนหลายแห่งไม่สามารถจัดหาผลิตภัณฑ์ฆ่าเชื้อโรคมาฉีดพ่นทำความสะอาดได้ ทำให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ในชุมชน มีความเสี่ยงที่จะติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ขสมก. จึงได้จัดทำโครงการพัฒนาสภาพแวดล้อมต่อชุมชนที่อาศัยอยู่บริเวณอู่จอดรถโดยสาร โดยให้เจ้าหน้าที่ของ ขสมก. นำผลิตภัณฑ์ฆ่าเชื้อโรคไปฉีดพ่นทำความสะอาดบริเวณต่าง ๆ ของชุมชน จำนวน 8 แห่ง ดังนี้

1.1 ชุมชนสุขสันต์ ซอยพหลโยธิน 55
1.2 หมู่บ้านอมรพันธ์ สวนสยาม
1.3 ชุมชนข้างวัดทองคง
1.4 ชุมชนพัฒนาใหม่ คลองเตย
1.5 บริเวณซอยพระราม 2 ที่ 94
1.6 ชุมชนวัดไร่ขิง
1.7 หมู่บ้านนันทนาการ์เด้น
1.8 หมู่บ้านอมรพันธ์ สวนสยาม

1. Project for Development of Communities in the Locality of Bus Terminals

As the COVID-19 situation in Thailand and around the world became more severe, the Ministry of Public Health announced that disinfectants that contain at least 70 percent alcohol could kill the virus. However, these disinfectants were expensive and in short supply, and many communities could not access such products, resulting in the risk of infection. The BMTA thus initiated the Project for Development of Communities in the Locality of Bus Terminals by dispatching BMTA employees to spray the disinfectant in eight communities, namely:

1.1 Suksan Community, Phahon Yothin Soi 55
1.2 Amornphan Village, Suan Siam
1.3 Khang Wat Thong Khong Community
1.4 Phattana Mai Community, Khlong Toey
1.5 Soi Phraram 2 No. 94
1.6 Wat Rai Khing Community
1.7 Nanthana Garden Village
1.8 Amornphan Village, Suan Siam

2. โครงการ BMTA GO GREEN

การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม หรือ GO GREEN กำลังเป็นที่นิยมจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชน ซึ่งการนำแนวทางในการรักษาสิ่งแวดล้อม อาทิ การปลูกต้นไม้ในสถานที่ทำงาน จะช่วยลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในสถานที่ทำงานได้เป็นอย่างดี ขสมก. จึงจัดโครงการประกวดการเพิ่มพื้นที่สีเขียว โดยให้เขตการเดินรถที่ 1 - 8 และหน่วยงานต่าง ๆ ของสำนักงานใหญ่ ขสมก. ปลูกต้นไม้ โดยแบ่งเป็น 3 ประเภท ดังนี้

ประเภท	หน่วยงานที่เข้าร่วมประกวด
สำนักงานเราสีเขียว	สำนักงานใหญ่ และเขตการเดินรถที่ 1 - 8
อู่เรารมรื่นชื่นใจ	เขตการเดินรถที่ 1 - 8
ท่าปล่อยรถสวยด้วยมือเรา	เขตการเดินรถที่ 1 - 8

คณะกรรมการประกวดการเพิ่มพื้นที่สีเขียว ได้พิจารณาให้คะแนนหน่วยงานที่ส่งผลงานเข้าประกวด โดยมีการมอบรางวัลโล่ประกาศเกียรติคุณ และป้ายโปสเตอร์ประกาศเกียรติคุณ ให้แก่หน่วยงานที่มีคะแนนสูงสุด 3 ลำดับ ดังนี้

ประเภท	รางวัล	หน่วยงาน
สำนักงานเราสีเขียว	ชนะเลิศ	สำนักบริการและจัดซื้อ
	รองชนะเลิศ อันดับ 1	สำนักแผนงาน
	รองชนะเลิศ อันดับ 2	เขตการเดินรถที่ 2
อู่เรารมรื่นชื่นใจ	ชนะเลิศ	เขตการเดินรถที่ 5 อู่แสมดำ
	รองชนะเลิศ อันดับ 1	เขตการเดินรถที่ 6 อู่บรมราชชนนี
	รองชนะเลิศ อันดับ 2	เขตการเดินรถที่ 8 อู่กำแพงเพชร
ท่าปล่อยรถสวยด้วยมือเรา	ชนะเลิศ	ท่าปล่อยรถโดยสาร สาย 515
	รองชนะเลิศ อันดับ 1	ท่าปล่อยรถโดยสาร สาย 93
	รองชนะเลิศ อันดับ 2	ท่าปล่อยรถโดยสาร สาย 21

2. BMTA Go Green Project

Environmental conservation or the Go Green trend is gaining traction among the public and private sectors. Since environmental preservation measures such as planting in offices can help to reduce carbon dioxide emissions, the BMTA organized a tree planting competition to increase green areas in the compounds of Bus Operation Zones 1 to 8 and offices at Headquarters. The competition was divided into three categories, namely:

Category	Participating Offices
Our Green Offices	Headquarters and Bus Operation Zones 1-8
Our Shady Garages	Bus Operation Zones 1-8
Our Beautiful Terminals	Bus Operation Zones 1-8

The competition judges considered the entries and gave awards and plaques to three competitors with the highest scores, namely:

Types	Awards	Offices
Our Green Offices	The winner	Service and Purchasing Department
	The first runner up	Planning Department
	The second runner up	Bus Operation Zone 2
Our Shady Garages	The winner	Bus Operation Zone 5 Samae Dam Garage
	The first runner up	Bus Operation Zone 6 Borom Ratchachonnani Garage
	The second runner up	Bus Operation Zone 8 Kamphaeng Phet Garage
Our Beautiful Terminals	The winner	Terminal for Line No. 515
	The first runner up	Terminal for Line No. 93
	The second runner up	Terminal for Line No. 21

3. โครงการ ขสมก. จิตอาสา

ด้วยกระทรวงคมนาคม ได้เปิดให้บริการฉีดวัคซีนป้องกันโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) แก่ประชาชนทั่วไป ที่ลงทะเบียนจองคิวฉีดวัคซีนฯ ผ่านค่ายโทรศัพท์มือถือ AIS, DTAC, TrueMove H และบริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) ณ ศูนย์ฉีดวัคซีนกลางบางซื่อ (CENTRAL VACCINATION CENTER: CVC) ตั้งแต่วันที่ 7 มิถุนายน 2564 เป็นต้นไป องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) จึงจัดรถ Shuttle Bus ให้บริการฟรี จำนวน 3 เส้นทาง เพื่ออำนวยความสะดวก แก่ประชาชนที่เดินทางมาเข้ารับการฉีดวัคซีนฯ โดยให้บริการวันที่ 7 มิถุนายน 2564 เป็นต้นไป ตั้งแต่เวลา 08.00 - 20.00 น. หรือจนกว่าประชาชนจะออกจากพื้นที่หมด พร้อมจัดเจ้าหน้าที่จิตอาสา ขสมก. เพื่อให้ความช่วยเหลือและประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้เกี่ยวกับขั้นตอนการเข้ารับการฉีดวัคซีน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. เส้นทางอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ - สถานีกลางบางซื่อ
2. เส้นทางท่าเรือบางโพ - สถานีกลางบางซื่อ
3. เส้นทางเซ็นทรัลลาดพร้าว - สถานีกลางบางซื่อ (เดินรถวงกลม)

นอกจากนี้ ขสมก. ได้จัดเดินรถ Shuttle Bus ให้บริการรับ - ส่งประชาชน ณ บริเวณประตูทางเข้าศูนย์ฯ (จุดติดตั้งนาฬิกาประจำสถานี)

3. BMTA Volunteers Project

The Ministry of Transport has provided free COVID-19 vaccinations to the general public via reservations on mobile phone providers including AIS, DTAC, TrueMove H, and the National Telecom Public Company Limited. The vaccination program started on June 7, 2021 at the Bang Sue Central Vaccination Center or CVC. For convenient travel to the Center, from the starting date, the BMTA provided three shuttle bus routes free of charge for the general public. The service hours were from 08.00 hrs. to 20.00 hrs. or until everybody had vacated the Center. Volunteers from the BMTA were also dispatched to assist and facilitate the vaccination services. The shuttle bus routes were as follows:

1. Victory Monument – Bang Sue Grand Station
2. Bang Pho Pier – Bang Sue Grand Station
3. Central Department Store, Lat Phrao – Bang Sue Grand Station (circle route)

In addition, internal shuttle bus services were also provided along the way between the Grand Station's entrance (near the station clock) and exit (near Bang Sue Train Station).

ประกาศองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

Announcement of the Bangkok Mass Transit Authority

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
สำนักงานใหญ่ เลขที่ 131 ถนนวัฒนธรรม เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310
โทร. 0-2246-0339 โทรสาร. 0-2247-2189 www.bmta.com

ประกาศองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

เรื่อง นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

คณะอนุกรรมการส่งเสริมให้องค์การมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีเจตนารมณ์ในการส่งเสริมให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพในการให้บริการประชาชน มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีคุณธรรม โปร่งใส ซื่อสัตย์สุจริต และตรวจสอบได้ คำนึงถึงผู้ที่มีส่วนได้เสีย และรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม การกำกับดูแลกิจการที่ดีถือเป็นกลไกสำคัญที่สนับสนุนให้บรรลุเจตนารมณ์ดังกล่าว จึงกำหนดนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ผู้บริหาร และพนักงาน ยึดถือเป็นแนวทางในการปฏิบัติงาน ดังนี้

1. ส่งเสริมให้เป็นองค์การที่มีการบริการจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ ด้วยความโปร่งใส ซื่อสัตย์สุจริต ตรวจสอบได้
2. ส่งเสริมให้มีกระบวนการบริหารทรัพยากรบุคคลอย่างมีคุณธรรม และยุติธรรมกับพนักงานทุกระดับ
3. ส่งเสริมให้พนักงานองค์การมีส่วนร่วมในการพัฒนาพร้อมมีจิตสำนึกการให้บริการ และรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม
4. ตอบสนองและเชื่อมต่อการบริการขนส่งสาธารณะอื่น ๆ อย่างมีคุณภาพตามมาตรฐานสากล สำหรับกลุ่มคนทุกประเภทอย่างมืออาชีพ

ประกาศ ณ วันที่ 21 ธันวาคม 2558

พลตำรวจเอก เอก อังสนานนท์
(เอก อังสนานนท์)
ประธานกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

Bangkok Mass Transit Authority
Head Office, 131 Watthanatham Rd., Huai Khwang District, Bangkok 10310
Tel. 0 2246 0339 Fax 0 2247 2189 www.bmta.com

Announcement of the Bangkok Mass Transit Authority

Subject: The corporate governance policy of the Bangkok Mass Transit Authority

The subcommittee encourages the Bangkok Mass Transit Authority to implement good corporate governance so that the organization provides public service in an efficient manner while embracing good corporate governance, morality, transparency, integrity and accountability. It is also expected that the Bangkok Mass Transit Authority values stakeholders and corporate social responsibility. As good corporate governance is an essential mechanism for achieving this intention, the subcommittee has established the following corporate governance policy for the board of directors of the Bangkok Mass Transit Authority as well as the executives and employees to use as a code of conducts.

1. Promoting the Bangkok Mass Transit Authority as an organization with an efficient, transparent, honest and accountable management system.

2. Promoting ethical human resource management processes that are fair for employees at all levels.

3. Encouraging the employees to engage in organizational development and foster the spirit of service as well as social and environmental responsibility.

4. Responding to and connecting with other public transport services in congruence with universal standards and for every group of persons in a professional manner.

Ordered on the 21st of December, 2015

คำสั่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพที่ 855/2562

Order of the Bangkok Mass Transit Authority No. 855/2562

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
สำนักงานใหญ่ เลขที่ 131 ถนนวัฒนธรรม เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310
โทร. 0-2246-0339 โทรสาร. 0-2247-2189 www.bmta.com

คำสั่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพที่ 855/2562

เรื่อง แต่งตั้งคณะอนุกรรมการส่งเสริมให้องค์การมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG)

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

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 15 แห่งพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. 2519 ประกอบกับมติคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ ในการประชุมครั้งที่ 1/2562 เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2562 เห็นชอบให้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การเป็นคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการต่าง ๆ จึงให้ยกเลิกคำสั่งองค์การที่ 476/2561 ลงวันที่ 29 มิถุนายน 2561 เรื่อง แต่งตั้งคณะอนุกรรมการส่งเสริมให้องค์การมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) และแต่งตั้งคณะอนุกรรมการส่งเสริมให้องค์การมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance : CG) ประกอบด้วยบุคคล ดังต่อไปนี้

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

โดยให้คณะอนุกรรมการส่งเสริมให้องค์การมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

1. กำกับ ดูแลการบริหารงานขององค์การให้เป็นไปตามหลักการบริหารจัดการองค์กรที่ดี (Good Governance)
2. กำหนดทิศทางและยุทธศาสตร์การบริหารจัดการองค์กรที่ดี (Good Governance)
3. ให้มีอำนาจแต่งตั้งคณะกรรมการ/คณะทำงานได้ตามความจำเป็น
4. ปฏิบัติงานอื่นตามที่คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มอบหมาย
5. ติดตามและรายงานผลการดำเนินการเสนอคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การเป็นระยะ เพื่อพิจารณา

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ 19 ธันวาคม 2562

(นายวิทยา ยาม่วง)
ประธานกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

Bangkok Mass Transit Authority
Head Office, 131 Watthanatham Rd., Huai Khwang District, Bangkok 10310
Tel. 0 2246 0339 Fax 0 2247 2189 www.bmta.com

Order of the Bangkok Mass Transit Authority No. 855/ 2562
Subject: Appointment of the Corporate Governance Promotion Subcommittee

With reference to the Order of the Bangkok Mass Transit Authority No. 476/2562 dated the 29th of June, 2018 on Appointment of the Corporate Governance Promotion Subcommittee

According to Section 15 of the Royal Decree Establishing the Bangkok Mass Transit Authority B.E. 2519 (AD 1976) and the resolution of the Organizational Management Committee at meeting no. 1/2562 on the 19th of December, 2019 that agreed on the appointment of the Organizational Management Committee to comprise different committees and subcommittees, the Order No. 476/2018 dated the 29th of June, 2018 on the Appointment of the Corporate Governance Promotion Subcommittee has been canceled and the Corporate Governance Promotion Subcommittee has been appointed comprising the following persons.

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

The Subcommittee shall have the following authority and duties:

1. Supervise and oversee administration of the Bangkok Mass Transit Authority to ensure compliance with the Good Governance Principle.
2. Determine the direction and strategies on good corporate governance for the organization.
3. Be authorized to appoint committees/working groups as deemed appropriate.
4. Perform other tasks as assigned by the Bangkok Mass Transit Authority.
5. Monitor and regularly report on the performance of the organization to the Board of Directors for its consideration.

This is effective from now on.

Ordered on the 19th of December, 2019

หลักในการกำกับดูแลกิจการที่ดี องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

BMTA's Corporate Governance Principles

หลักในการกำกับดูแลกิจการที่ดีองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

คณะอนุกรรมการส่งเสริมให้องค์การมีการกำกับดูแลที่ดี (Corporate Governance: CG) มีนโยบายส่งเสริมและสนับสนุนการนำหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดีไปประยุกต์ใช้ในการบริหารงานของ คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ผู้บริหาร และพนักงาน ให้มีความรู้ความเข้าใจและสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงานได้อย่างเป็นรูปธรรม เพื่อให้องค์การมีการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ โปร่งใส เปิดเผย ตรวจสอบได้ และสามารถสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยเฉพาะความซื่อสัตย์สุจริต ซึ่งมีกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นต้นแบบในการดำเนินงานเพื่อขยายผลไปยังผู้บริหาร ให้สามารถกำกับดูแลกิจการที่ดี และพนักงานมีส่วนร่วมในกิจกรรมโครงการต่าง ๆ ด้วยความรู้สำนึกรับผิดชอบต่อหน้าที่ เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ ในฐานะที่เป็นกิจการสาธารณูปโภคของรัฐ การจัดโครงสร้างและกลไกการบริหารจัดการดังกล่าวต้องประกอบด้วยหลักการในการกำกับดูแล ดังนี้

1. หลักนิติธรรม (Equity)

บริหารจัดการตามระเบียบ ข้อบังคับและกฎหมาย ที่เกี่ยวข้องด้วยความเป็นธรรม ยุติธรรม และเสมอภาค

2. หลักคุณธรรม (Integrity)

ส่งเสริมคุณธรรมจริยธรรมและรณรงค์การประพฤติปฏิบัติตามจรรยาบรรณ/ค่านิยม เพื่อศักดิ์ศรีของการเป็นพนักงานที่ดีของรัฐ

3. หลักความซื่อสัตย์สุจริต (Honesty)

แสดงความซื่อสัตย์สุจริตในการจัดทำแผนงานโครงการเพื่อใช้จ่ายเงินงบประมาณ จัดซื้อจัดจ้างด้วยความโปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ และไม่แสวงหาผลประโยชน์ส่วนตัว/พวกพ้อง

4. หลักความโปร่งใส (Transparency)

แสดงความโปร่งใสในการดำเนินงาน ให้ประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และพนักงาน ได้รับข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้องเปิดเผยตามกรอบเวลาและตรวจสอบได้

5. หลักการมีส่วนร่วม (Participation)

ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของพนักงานรับฟังความคิดเห็นของประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อนำไปพัฒนาปรับปรุงให้มีคุณภาพยิ่งขึ้น

6. หลักความรับผิดชอบ (Accountability)

สร้างจิตสำนึกความเป็นเจ้าของและความสำนึกรับผิดชอบต่อหน้าที่ สนองตอบต่อปัญหาและความต้องการของผู้ใช้บริการประชาชนและสังคมโดยรวม

7. หลักความคุ้มค่า (Efficiency)

บริหารจัดการให้มีประสิทธิภาพสูงสุดในการใช้งบประมาณ ทรัพยากรการผลิตทุกประเภท และบุคลากรโดยสมประโยชน์มีความคุ้มค่า รักษาผลประโยชน์ของส่วนรวม เป็นไปตามวัตถุประสงค์/เป้าหมาย เกิดประสิทธิผลในทางปฏิบัติประชาชนผู้ใช้บริการได้รับความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย มีความพึงพอใจคุณภาพบริการ

BMTA's Corporate Governance Principles

The Corporate Governance (CG) Committee has a policy to promote good-governance principles among BMTA's board members, executives and employees in the hope that with knowledge and understanding they shall tangibly apply the principles to their work in support of the BMTA's efficiency, transparency, and accountability and that assurances, especially in regard to BMTA's honesty, shall be in place for all stakeholders. BMTA's board members set CG examples for BMTA executives to follow while employees join CG projects out of their sense of duty in response to the needs of service users. As a public-utiity authority, the BMTA has ensured its structure and management mechanisms are rooted in the following principles:

1. Equity:

Compliance with laws, rules, and regulations on fairness, justice, and equality;

2. Integrity:

Promotion of ethics/morality and campaigning for behaviors that comply with ethics/values to uphold the dignity of state employees;

3. Honesty:

Preparing work plans involving budgets and procurements in a transparent and accountable manner without seeking self-interest or the interests of associates;

4. Transparency:

Achieving transparent operations through the disclosure of accurate, timely and accountable data to people, stakeholders and employees;

5. Participation:

Promoting employees' participation, and listening to the voice of people/stakeholders to enhance service quality further;

6. Accountability:

Fostering a sense of ownership and sense of duty to ensure the BMTA's active response to the needs and problems of service users, the public, and society; and

7. Efficiency:

Managing budgets, manufacturing resources, and personnel with maximum efficiency, while ensuring benefits for all parties while protecting public interests and fulfilling objectives/targets in a way that effectively enables service users to enjoy convenient, fast, safe and satisfactory services

นโยบายกำหนดค่าตอบแทนและรายละเอียดค่าตอบแทน ของคณะกรรมการบริหารกิจการ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

Policy and Details of Remuneration for BMTA's Board of Directors

นโยบายกำหนดค่าตอบแทนและรายละเอียดค่าตอบแทน ของคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้กำหนดการประชุมตามปกติ เป็นประจำทุกเดือน และมีการประชุมพิเศษตามความจำเป็น ค่าตอบแทนของคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การจ่ายเป็นค่าตอบแทนรายเดือน และค่าเบี้ยประชุมกำหนดขึ้นโดยกระทรวงการคลังด้วยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2562 ได้กำหนดหลักเกณฑ์การจ่ายอัตราค่าตอบแทนรายเดือน โดยให้กรรมการรัฐวิสาหกิจได้รับอัตราค่าตอบแทนรายเดือนในอัตราคนละ 8,000 บาท และประธานกรรมการรัฐวิสาหกิจได้รับอัตราค่าตอบแทนรายเดือนเป็นสองเท่าของกรรมการรัฐวิสาหกิจ เป็นเงินจำนวน 16,000 บาท และการจ่ายเบี้ยประชุมในอัตราคนละ 16,000 บาท โดยประธานกรรมการจะได้รับเพิ่มร้อยละ 25 เป็นเงินจำนวน 20,000 บาท

สำหรับในปีงบประมาณ 2564 นี้ คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การได้มีการประชุม จำนวน 13 ครั้ง โดยมีค่าเบี้ยประชุมเป็นเงิน จำนวน 1,620,000 บาท และได้รับค่าตอบแทนรายเดือนเป็นเงิน จำนวน 833,255.91 บาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 2,453,255.91 บาท

คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพที่ได้รับการแต่งตั้งจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 17 ธันวาคม 2562

1. นายวิทยา ยาม่วง ประธานกรรมการบริหารกิจการองค์การ
2. นายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงษ์ กรรมการบริหารกิจการองค์การ
3. นายสุเมธ สังข์ศิริ กรรมการบริหารกิจการองค์การ
4. นางปาณิสรา ดวงสอดศรี กรรมการบริหารกิจการองค์การ
5. พลตำรวจโท กรไชย คล้ายคลึง กรรมการบริหารกิจการองค์การ
6. นายภาณุทัด แนวจันทร์ กรรมการบริหารกิจการองค์การ
7. นายจำเริญ โพธิยอด กรรมการบริหารกิจการองค์การ

หมายเหตุ ลำดับที่ 7 ลาออกจากตำแหน่ง ตั้งแต่วันที่ 27 พฤศจิกายน 2563 เป็นต้นไป

คณะรัฐมนตรีได้มีมติแต่งตั้งผู้แทนกระทรวงการคลังเป็นกรรมการในคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2564

1. นางสาวพิมพ์เพ็ญ ลัดพลี กรรมการบริหารกิจการองค์การ

คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีการประชุม จำนวน 13 ครั้ง

ลำดับที่	ผู้เข้าประชุม	ตำแหน่ง	จำนวนครั้ง
1	นายวิทยา ยาม่วง	ประธานกรรมการ	13
2	นายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงษ์	รองประธานกรรมการคนที่ 1	13
3	นางปาณิสรา ดวงสอดศรี	รองประธานกรรมการคนที่ 2	13
4	นายสุเมธ สังข์ศิริ	กรรมการ	13
5	พลตำรวจโท กรไชย คล้ายคลึง	กรรมการ	11
6	นายภาณุทัด แนวจันทร์	กรรมการ	13
7	นายจำเริญ โพธิยอด	กรรมการ	3
8	นางสาวพิมพ์เพ็ญ ลัดพลี	กรรมการ	7
9	นายสุระชัย เอี่ยมวชิรสกุล	กรรมการและเลขานุการ	12

Policy and Details of Remuneration for BMTA's Board of Directors

The BMTA's Board of Directors convenes its ordinary meeting every month and special meetings when necessary. Board members are entitled to monthly pay plus meeting allowances based on the rate proposed by the Finance Ministry and approved by the Cabinet on 24 April 2019. According to the guideline on monthly remuneration, directors of state enterprises' boards shall receive 8,000 baht each per month and the chairs/presidents of their boards shall receive 16,000 each per month or one time more. As for meeting allowances, directors shall receive 16,000 baht per meeting while the chairs/presidents shall receive 25 percent more or 20,000 baht each.

In fiscal year 2021, BMTA's Board of Directors convened 13 meetings. The BMTA therefore paid 1,620,000 baht in meeting allowances and 833,255.91 baht in their monthly remuneration. The total remuneration for BMTA Board of Directors was 2,453,255.91 baht.

BMTA Board Members Appointed by the Cabinet on 17 December 2019

1. Mr. Withaya Yamoung — President
2. Mr. Sorapong Paitoonphong — Director
3. Mr. Sumate Sangsiri — Director
4. Mrs. Panisara Duangsodsri — Director
5. Pol. Lt. Gen. Kornchai Klayklueng — Director
6. Mr. Phanuthat Naewcharn — Director
7. Mr. Chamroen Phothiyod — Director

Note: Director No. 7's resignation took effect from 27 November 2020.

The Cabinet appointed a representative of the Finance Ministry as a BMTA board member on 23 March 2021

1. Ms. Pimpen Ladpli — Director

BMTA Board Members' Attendance at 13 Meetings

No.	Name	Position	Attendance
1	Mr. Withaya Yamoung	President	13
2	Mr. Sorapong Paitoonphong	1st Vice President	13
3	Mrs. Panisara Duangsodsri	2nd Vice President	13
4	Mr. Sumate Sangsiri	Director	13
5	Pol. Lt. Gen. Kornchai Klayklueng	Director	11
6	Mr. Phanuthat Naewcharn	Director	13
7	Mr. Chamroen Phothiyod	Director	3
8	Ms. Pimpen Ladpli	Director	7
9	Mr. Surachai Eamvachirasakul	Director and Secretary	12

การประชุมและค่าตอบแทนของคณะกรรมการ และคณะอนุกรรมการ ประจำปี 2564

Board of Directors' Attendance at the Meetings of the Board, Committees and Subcommittees in 2021

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการ และคณะอนุกรรมการ ประจำปี 2564
Board of Directors' Attendance at the Meetings of the Board, Committees and Subcommittees in 2021

ชื่อ-สกุล Name-Surname	ตำแหน่ง Position	คณะกรรมการบริหารกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ BMTA's Board of Directors	คณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ State Enterprise Audit Committee	คณะอนุกรรมการพัฒนาระบบการบริหารเพื่อสร้างมูลค่าเชิงเศรษฐศาสตร์ (EVM) Subcommittee for Development of the Economic Value Management System	คณะอนุกรรมการส่งเสริมให้องค์การมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) Corporate Governance Promotion Subcommittee	คณะอนุกรรมการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน Subcommitte for Risk Management and Internal Control	
กรรมการชุดปัจจุบัน / Current Board of Directors							
1 นายวิทยา ยามวง Mr. Witthaya Yamoung	ประธานกรรมการ President	13/13					
2 นายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงษ์ Mr. Sorapong Paitoonphong	รองประธานกรรมการ คนที่ 1 1st Vice President	13/13		4/4	2/2		
3 นางปาณิสรา ดวงสอดศรี Mrs. Panisara Duangsodsri	รองประธานกรรมการ คนที่ 2 2nd Vice President	13/13				6/6	
4 นายสุเมธ สังข์ศิริ Mr. Sumate Sangsiri	กรรมการ Director	13/13	10/10				
5 พลตำรวจโท กรไชย คล้ายคลึง Pol. Lt. Gen. Kornchai Klayklueng	กรรมการ Director	11/13	10/10				
6 นายภาณุทัต แนวจันทร์ Mr. Phanuthat Naewcharn	กรรมการ Director	13/13	10/10				
7 นายสุระชัย เอี่ยมวชิรสกุล Mr. Surachai Eamvachirasakul	ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ BMTA's Director General	12/13		3/4	2/2	2/6	
กรรมการที่ออกระหว่างปี / Resigned director							
8 นายจำเริญ โพธิยอด Mr. Chamroen Phothiyod	กรรมการ ผู้แทนกระทรวงการคลัง Director, representative of the Finance Ministry	3/13				2/6	
กรรมการที่แต่งตั้งระหว่างปี / Newly-appointed director							
9 นางสาวพิมพ์เพ็ญ ลัดพลี Ms. Pimpen Ladpli	กรรมการ ผู้แทนกระทรวงการคลัง Director, representative of the Finance Ministry	7/13				3/6	
จำนวนครั้งที่มีประชุม (ครั้ง) / Number of meetings		13	10	4	2	6	

หมายเหตุ ลำดับที่ 1 ลาออกจากตำแหน่ง ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2564 เป็นต้นไป
ลำดับที่ 8 ลาออกจากตำแหน่ง ตั้งแต่วันที่ 27 พฤศจิกายน 2563 เป็นต้นไป
ลำดับที่ 9 คณะรัฐมนตรีได้มีมติแต่งตั้งผู้แทนกระทรวงการคลังเป็นกรรมการในคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2564

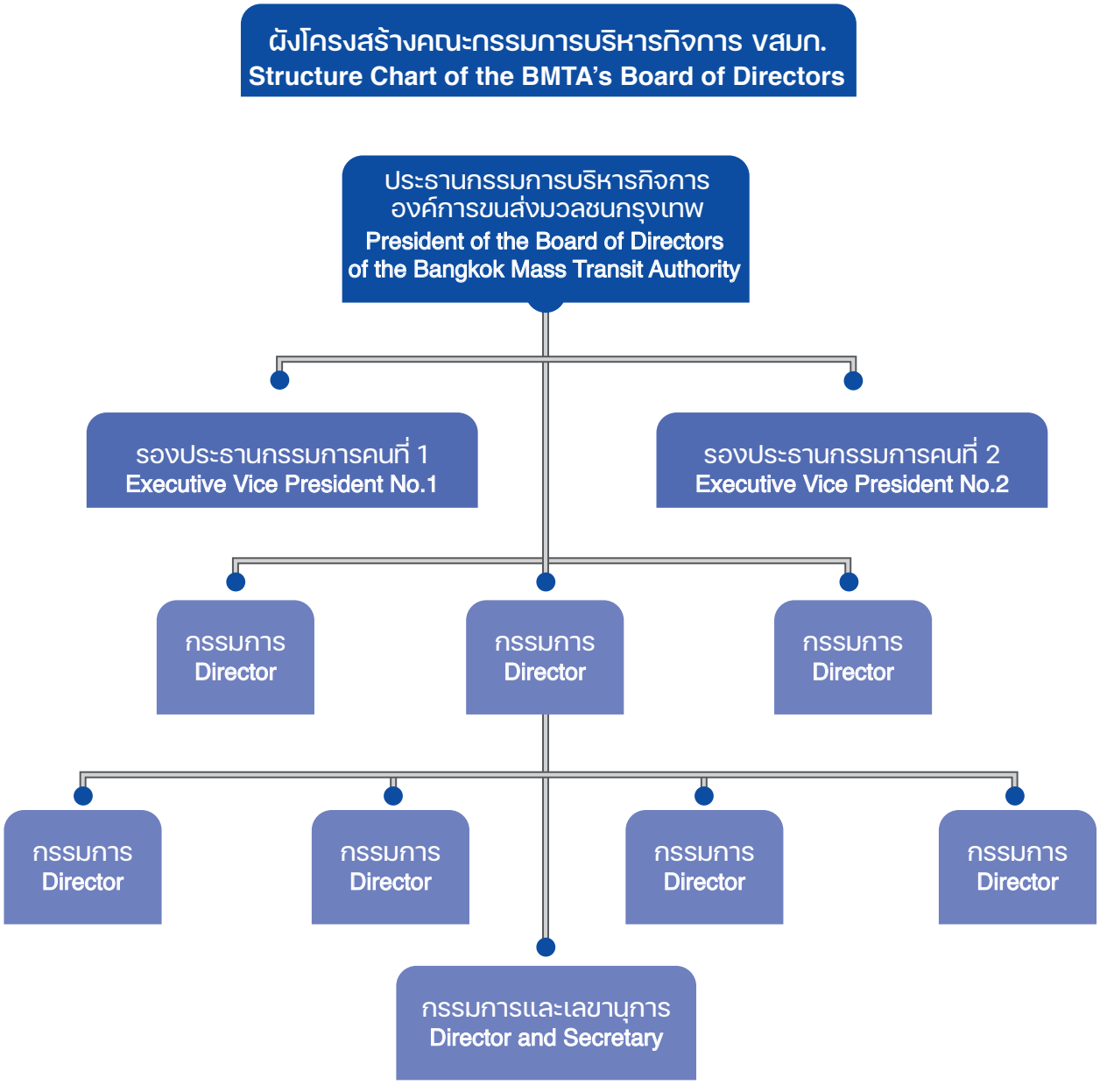
	คณะอนุกรรมการฝ่ายกฎหมาย Legal Subcommittee	คณะอนุกรรมการกำหนดหลักเกณฑ์และประเมินผลผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ Subcommittee for Setting Up	คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ Corporate Relations Committee	คณะกรรมการบริหาร Executive Committee	คณะอนุกรรมการพิจารณาผลตอบแทนผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ Subcommittee for Considering the Remuneration of the Director General of the Bangkok Mass Transit Authority	คณะอนุกรรมการกำกับดูแลการบริหารสัญญา และตรวจสอบหนี้ค้างชำระต่าง ๆ ของฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ Subcommittee for Overseeing Contract Management and Inspecting Outstanding Debts of the Joint Bus Operation Division	คณะกรรมการสอบสวนหาผู้รับผิดชอบ Investigation and Judge Committee	คณะอนุกรรมการกำกับดูแลการบริหารสัญญาและตรวจสอบหนี้ค้างชำระทุกประเภทขององค์การ Subcommittee for Overseeing Contract Management and Outstanding Debts of the BMTA	คณะอนุกรรมการสรรหาผู้อำนวยการ Subcommittee for Nomination of the Director General	คณะอนุกรรมการพิจารณากำหนดหลักเกณฑ์และคัดเลือกบุคคลเพื่อดำรงตำแหน่งรองผู้อำนวยการและผู้ช่วยผู้อำนวยการ Subcommittee for Considering and Setting Up Criteria and Designation of Deputy Director General and Assistant Director General	คณะกรรมการสอบข้อเท็จจริง Inquiry Committee	คณะกรรมการสอบข้อเท็จจริง Inquiry Committee	คณะกรรมการสอบข้อเท็จจริง Inquiry Committee
		10/10		14/14	1/1				4/4	3/3	4/4		
		10/10		14/14	1/1	2/2	8/8	10/10	4/4	3/3	4/4		4/4
					1/1	2/2	8/8	10/10		3/3			
	14/14		12/12						4/4		4/4	5/5	
					1/1	2/2	8/8	10/10				5/5	
	13/14			13/14						3/3			
	0/14	4/10											
	7/14	5/10						7/10	4/4	2/3		5/5	4/4
	14	10	12	14	1	2	8	10	4	3	4	5	4

Notes: Director No. 1, President of the Board, resigned from the position, with the effective date from 1 November 2021 onwards.
Director No. 8's resignation took effect from 27 November 2020.
Director No. 9, a representative of the Finance Ministry, was appointed by the Cabinet to the BMTA's Board of Directors on 23 March 2021.

โครงสร้างของคณะกรรมการ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

The Structure of the Board and Its Responsibility

โครงสร้างของคณะกรรมการและความรับผิดชอบของคณะกรรมการ
The Structure of the Board and Its Responsibility



บทบาทคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ

The Roles of the Board of Directors

บทบาทคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ

คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้รับการแต่งตั้งจากคณะรัฐมนตรี โดยพิจารณาผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญหลายด้านจากภาครัฐและภาคเอกชน ประกอบด้วย ประธานกรรมการและกรรมการอื่นอีกไม่น้อยกว่าห้าคนแต่ไม่เกินเก้าคน และให้ผู้อำนวยการเป็นเลขานุการคณะกรรมการโดยตำแหน่ง คณะกรรมการปฏิบัติหน้าที่ตามความรับผิดชอบต่อรัฐวิสาหกิจตามที่กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. 2519 โดยประธานกรรมการมีความมุ่งมั่นในการบริหารจัดการให้เป็นที่ยอมรับ สร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนและสังคมโดยรวม ยึดหลักการทำงานร่วมกันภายใต้กรอบของหลักธรรมาภิบาลและนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ตลอดจนมีความรับผิดชอบในฐานะกรรมการเท่าเทียมกัน

The Roles of the Board of Directors

The Board of Directors of the Bangkok Mass Transit Authority comprises a president and 5 to 9 members. Appointed by the Cabinet, they are qualified persons specialized in various fields of knowledge from both the government and private sectors. The Director General of the Bangkok Mass Transit Authority 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 (AD 1976). The Chairman of the Board is mandated to manage the Bangkok Mass Transit Authority under the principles of teamwork and good corporate governance so that the organization is well recognized and trusted by the public and society. The Chairman also has the same responsibilities as other members of the Board.

ค่าตอบแทนผู้บริหาร

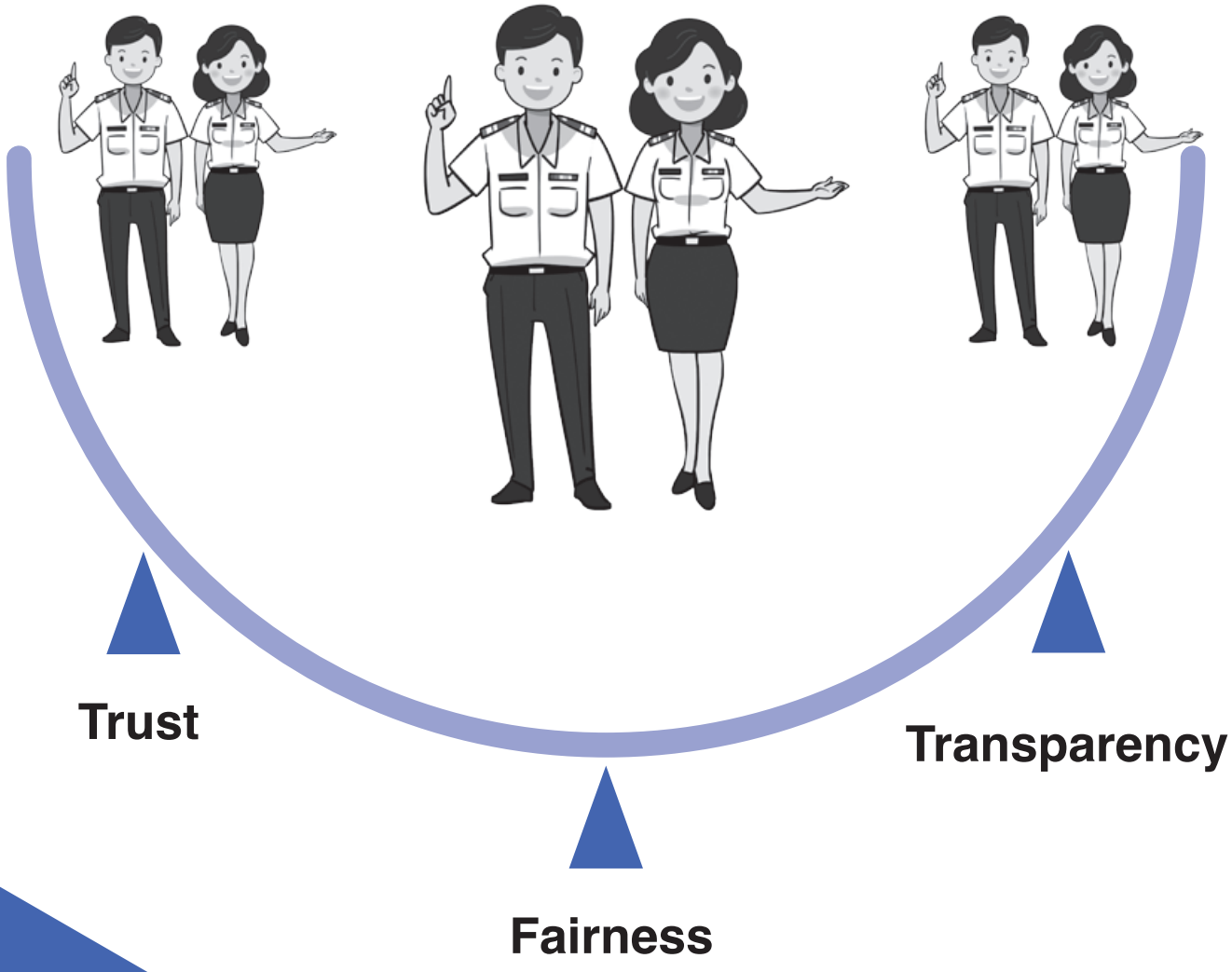
Remuneration for the Management Team

ค่าตอบแทนผู้บริหาร

ลำดับ	รายชื่อผู้บริหาร	ตำแหน่ง	ค่าตอบแทน / เดือน		
			ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564
1.	นายสุระชัย เอี่ยมวชิรสกุล	ผอก.	129,648	164,484	167,000
2.	นางพนิดา ทองสุข	รอง ผอก.ฝบร.	99,970	108,810	113,520
3.	นางสาวเบญจวรรณ เปี่ยมสุวรรณ	ช.ผอก.ฝบร.	86,110	89,890	93,810
4.	นายชำนาญ อยู่สอาด	ช.ผอก.ฝรอ. 1	52,820	56,150	59,510
5.	นางพริ้มเพรา วงศ์สุทธิรัตน์	ช.ผอก.ฝรอ. 2	87,970	91,820	95,810

Remuneration for the Management Team

No.	Executive Name	Position	Remuneration / Month		
			2019	2020	2021
1.	Mr. Surachai Eamvachirasakul	Director General	129,648	164,484	167,000
2.	Mrs. Panida Thongsuk	Deputy Director General (Administration)	99,970	108,810	113,520
3.	Ms. Benchawan Piemsuwan	Assistant Director General (Administration)	86,110	89,890	93,810
4.	Mr. Chamnan Yoosa-ard	Assistant Director General (Bus Operations 1)	52,820	56,150	59,510
5.	Mrs. Phimphaw Wongsuthirat	Assistant Director General (Bus Operations 2)	87,970	91,820	95,810



ระเบียบว่าด้วยความขัดแย้งทางผลประโยชน์ พ.ศ. 2553

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

ระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ว่าด้วยความขัดแย้งทางผลประโยชน์

พ.ศ.2553

.....

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

ข้อ 1 ระเบียบนี้เรียกว่า “ระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพว่าด้วยความขัดแย้งทางผลประโยชน์ พ.ศ.2553”

ข้อ 2 ในระเบียบนี้

“องค์การ” หมายความว่า องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

“ผู้ปฏิบัติงาน” หมายความว่า พนักงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ทั้งที่ดำรงตำแหน่งบริหารและมิได้ดำรงตำแหน่งบริหาร และให้หมายความรวมถึงลูกจ้างขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

“ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ หรือผลประโยชน์ทับซ้อนระหว่างผลประโยชน์ส่วนตน
กับผลประโยชน์องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ” หมายความว่า การใช้ตำแหน่งหน้าที่ของตนเองทั้งทางตรงและทางอ้อมในการแสวงหาผลประโยชน์ให้กับตนเอง คู่สมรส เครือญาติ พวกพ้องหรือบุคคลอื่นใด โดยอาศัยการกระทำใดๆ ที่มีกับองค์การหรือในนามองค์การ หรือมีผลถึงกิจกรรมขององค์การ ซึ่งทำให้เกิดผลประโยชน์ได้เสียในการกระทำนั้น และขัดแย้งหรือมีผลกระทบต่อผลประโยชน์องค์การ

“บุคคลในครอบครัว” หมายความว่า คู่สมรส บุตร บิดา มารดา พี่น้องร่วมบิดา มารดา หรือร่วมบิดาหรือมารดาเดียวกัน

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

“ พวกพ้อง” หมายความว่า ญาติ มิตรสหาย

“ประโยชน์” หมายความว่า เงิน ทรัพย์สิน ประโยชน์ในลักษณะที่เป็นทรัพย์สิน หรือ สิ่งอื่นใด

"ของขวัญ" หมายความว่า เงิน ทรัพย์สิน หรือผลประโยชน์อื่นใดที่ให้แก่กัน เพื่ออัธยาศัยไมตรีและให้หมายรวมถึง เงิน ทรัพย์สินหรือประโยชน์อื่นใดที่ให้เป็นรางวัล หรือโดยเสน่หา หรือเพื่อการสงเคราะห์ หรือให้เป็นสินน้ำใจและหมายความรวมถึงการให้สิทธิพิเศษซึ่งมิได้เป็นสิทธิที่จัดไว้สำหรับบุคคลทั่วไปในการได้รับการลดราคาทรัพย์สิน หรือการให้สิทธิพิเศษในการได้รับการบริการหรือความบันเทิง หรือรับการฝึกอบรม ตลอดจนการออกค่าใช้จ่ายในการเดินทางหรือท่องเที่ยว ค่าที่พัก ค่าอาหาร หรือสิ่งอื่นใดในลักษณะเดียวกันไม่ว่าจะเป็นบัตร ตั๋ว หรือหลักฐานอื่นใด การชำระเงินให้ล่วงหน้า หรือการคืนเงินให้ในภายหลัง

"ประโยชน์อื่นใด" หมายความว่า สิ่งที่มีมูลค่า เช่น การลดราคา การรับความบันเทิง การรับบริการ การรับการฝึกอบรม หรือสิ่งอื่นใดในลักษณะเดียวกัน

"ประเพณีนิยม" หมายความว่า เทศกาลหรือวันสำคัญ ซึ่งอาจมีการให้ของขวัญกันและให้หมายความรวมถึงโอกาสในการแสดงความยินดี การแสดงความขอบคุณ การต้อนรับ การแสดงความเสียใจ หรือการให้ความช่วยเหลือตามมารยาทที่ถือปฏิบัติกันตามปกติในสังคมด้วย

ข้อ 3 การกระทำหรือเหตุการณ์ในกรณีต่อไปนี้ ให้ถือเป็นความขัดแย้งทางผลประโยชน์

(1) การใช้ข้อมูลขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเพื่อแสวงหาผลประโยชน์ให้ตนเองหรือผู้อื่น

(2) การดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ ผู้จัดการ หรือเป็นผู้ถือหุ้นสำคัญในกิจการที่เป็นคู่สัญญากับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ หรือกิจการที่มีลักษณะเป็นการแข่งขันกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เว้นแต่การดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ ผู้จัดการ หรือตำแหน่งการบริหารอื่นที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมอบหมายเป็นลายลักษณ์อักษร

(3) การมีบุคคลในครอบครัวเป็นผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ ผู้จัดการหรือเป็นผู้ถือหุ้นเสียงข้างมากในกิจการที่เป็นคู่สัญญากับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ข้อ 4 การรับหรือการให้ของขวัญในกรณีดังต่อไปนี้ ให้ถือเป็นความขัดแย้งทางผลประโยชน์

(1) การรับของขวัญจากบุคคลอื่นซึ่งมิใช่ญาติ หรือบุคคลในครอบครัวที่ไม่เป็นไปตามปกติประเพณีนิยม หรือที่มีราคาหรือมูลค่าเกินกว่าสามพันบาท

กรณีมีความจำเป็นที่ต้องรับของขวัญไว้เพื่อรักษาไมตรี มิตรภาพ หรือความสัมพันธ์อันดี ผู้รับต้องแจ้งข้อเท็จจริงในแบบรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (เอกสารแนบ 1) ต่อผู้บังคับบัญชาทันทีที่สามารถกระทำได้ เพื่อให้คำวินิจฉัยว่ามีความเหมาะสมและสมควรที่จะให้รับของขวัญไว้เป็นสิทธิของตนหรือไม่ หากผู้บังคับบัญชาวินิจฉัยว่าไม่สมควรก็ให้ส่งมอบของขวัญนั้นเป็นสิทธิขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

(2) การยินยอมหรือรู้เห็นเป็นใจให้บุคคลในครอบครัวของตนรับของขวัญที่มีราคา

หรือมูลค่าเกินกว่าสามพันบาท จากผู้ใต้บังคับบัญชาหรือผู้ที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติหน้าที่ของตนเพื่อก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ให้

ในกรณีที่บุคคลในครอบครัวของผู้ปฏิบัติงานได้รับของขวัญไว้ก่อนแล้ว แต่ผู้ปฏิบัติงานได้ทราบในภายหลัง ให้ดำเนินการตามข้อ 5(1) หรือ ข้อ 7 แล้วแต่กรณี

(3) การให้ของขวัญที่มีราคาหรือมูลค่าเกินกว่าสามพันบาทแก่ผู้บังคับบัญชา หรือบุคคลในครอบครัวของผู้บังคับบัญชา

ทั้งนี้ การรับหรือการให้ของขวัญตาม (1) ถึง (3) ถ้าเป็นไปตามประเพณีนิยมและมีราคาหรือมูลค่าไม่เกินกว่าสามพัน ให้สามารถกระทำได้

(4) พนักงานผู้ใดมีการกระทำที่เป็นความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ให้พนักงานผู้นั้นเปิดเผยข้อเท็จจริงต่อผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้นจนถึงผู้อำนวยการทันทีที่สามารถประทำได้ตามแบบรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (เอกสารแนบ1) และให้พนักงานผู้นั้นขอถอนตัวจากการเป็นกรรมการหรือการมีส่วนร่วมในกิจกรรมนั้นๆ

ข้อ 5 ผู้ปฏิบัติงานถือปฏิบัติในเรื่องเกี่ยวกับความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ดังนี้

(1) สอดส่องดูแลและจัดการแก้ปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์ที่อาจเกิดขึ้นระหว่าง ผู้ปฏิบัติงานกับองค์การ รวมทั้งดูแลการใช้ทรัพย์สินขององค์การให้เป็นไปโดยถูกต้อง และมุ่งประโยชน์ขององค์การเป็นหลัก

(2) ปฏิบัติหน้าที่เพื่อผลประโยชน์สูงสุดขององค์การไม่แสวงหาผลประโยชน์ส่วนตัว

(3) ไม่อาศัยหรือยอมให้ผู้อื่นอาศัยตำแหน่งหน้าที่ของตนเองไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อมหาผลประโยชน์จากองค์การเพื่อตนเองหรือผู้อื่น

(4) รักษาความลับของลูกค้าและขององค์การ รวมถึงไม่นำความลับไปใช้เพื่อประโยชน์ของตนเองหรือผู้อื่น

(5) ไม่ยอมให้ประโยชน์ส่วนตัว หรือประโยชน์ของบุคคลที่มีความสัมพันธ์กับตนเองขัดแย้งกับผลประโยชน์ขององค์การ

(6) ต้องเปิดเผยในเรื่องผลประโยชน์ซึ่งตนเองมีในองค์กรใด หรือธุรกรรมใดที่จะขัดแย้งกับผลประโยชน์ขององค์การ และไม่เข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องในการตัดสินใจเกี่ยวกับกิจกรรมที่ตนเองมีผลประโยชน์อยู่ด้วย

(7) ไม่กระทำการใด ๆ ไม่ว่าจะเป็นทางตรงหรือทางอ้อมในการดำเนินงานหรือปฏิบัติงานตามนโยบายของรัฐบาลทุก ๆ โครงการโดยมุ่งผลประโยชน์ของตนเองหรือผู้ร่วมงานมากกว่าผลประโยชน์ของประชาชนผู้ใช้บริการรถโดยสารและผู้เข้าร่วมโครงการตามนโยบายของรัฐบาล

(8) ไม่กระทำการใด ๆ ไม่ว่าจะเป็นทางตรงหรือทางอ้อมในขบวนการจัดซื้อจัดหา จัดจ้าง ตามระเบียบว่าด้วยการพัสดุ ซึ่งเป็นความขัดแย้งทางผลประโยชน์

(9) ต้องให้ข้อมูลถูกต้อง ชัดเจน ครบถ้วนแก่คู่ค้าหรือลูกค้าด้วยวิธีที่เปิดเผยและให้โอกาสลูกค้าหรือคู่ค้าเท่าเทียมกัน

(10) รับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะใด ๆที่ลูกค้าหรือคู่ค้าร้องเรียนหรือแนะนำเพื่อปรับปรุงแก้ไขที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติงาน

ข้อ 6 ผู้บังคับบัญชาต้องไม่แต่งตั้ง หรือมอบหมายผู้ที่อาจจะมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์เป็นคณะกรรมการ คณะทำงาน หรือเป็นผู้พิจารณา หรือเกี่ยวข้องกับการให้ข้อมูลให้ความเห็นหรือมีอำนาจสั่งการในเรื่องนั้น

ข้อ 7 ให้ผู้อำนวยการและพนักงานปฏิบัติงานทุกคนจัดทำรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (เอกสารแนบ) เป็นประจำในเดือนธันวาคมของทุกปี หรือเมื่อได้รับตำแหน่งใหม่ หรือเมื่อมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์เกิดขึ้นระหว่างปี

รายงานของผู้อำนวยการให้นำเสนอต่อคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ สำหรับพนักงานให้นำเสนอต่อผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้นจนถึงผู้อำนวยการ และให้รองผู้อำนวยการ ผู้อำนวยการสำนัก / ผู้อำนวยการเขต เป็นผู้เก็บรักษารายงานดังกล่าวไว้ อย่างน้อย 2 ปี

ข้อ 8 การใช้แบบรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ให้ดำเนินการ ดังนี้

(1) ให้พนักงานทุกคนรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์เป็นรายบุคคลตามแบบรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (เอกสารแนบ 1)

(2) ให้รองผู้อำนวยการ/ ผู้อำนวยการสำนัก / ผู้อำนวยการเขต จัดทำสรุปรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของพนักงานทุกคนในสังกัด ตามแบบรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ สำหรับพนักงานสังกัดผู้อำนวยการให้จัดทำสรุปรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์เสนอผู้อำนวยการ

ข้อ 9 ในกรณีที่มีปัญหาเกี่ยวกับการปฏิบัติตามระเบียบนี้ ให้ผู้อำนวยการเป็นผู้วินิจฉัยและให้ถือคำวินิจฉัยของผู้อำนวยการเป็นที่สุด

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ให้ไว้ ณ วันที่ 30 เมษายน 2553

(นายโอภาส เพชรมุณี)
ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ฝ่ายบริหาร
สำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน

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

By virtue of Section 26 (2) of the Royal Decree Establishing the Bangkok Mass Transit Authority Year 1976 (B.E. 2519) and in order to comply with the Royal Decree on Rules and Procedures for Good Governance B.E. 2546 (AD 2003) which was issued according to Section 3/1 of the State Administration Act (No. 5) B.E. 2545 (AD 2002), the Bangkok Mass Transit Authority has established the regulations on conflict of interest that stipulate the rules and guidelines for operating in line with the good corporate governance principles in a transparent, quick and fair manner as well as preventing corruption, malfeasance or any action that can cause conflict of

Article 1: This regulation is called "Regulations of the Bangkok Mass Transit Authority on Conflict of Interest B.E. 2553 (AD 2010)".

Article 2: In this regulation,

"the organization" means the Bangkok Mass Transit Authority;

"officer" means personnel of the Bangkok Mass Transit Authority no matter whether he/she is working in management or operational levels, and includes the employees of the Bangkok Mass Transit Authority;

"the conflict of interest or overlap between personal benefit and the benefit of the Bangkok Mass Transit Authority" means the use of an individual's official position either directly or indirectly for the interest of his/her own, spouse, relative, associate or any other person. This includes any act towards or on behalf of the organization or that has an effect on the organization's activity which can generate benefits that are in conflict with or affect the organization's interest;

"member of the family" means spouse, son, daughter, mother, father, full sibling or half sibling;

"relative" means parent, descendant, brother and sister of full sibling or of half sibling, uncle, aunt, spouse, parent or descendant of spouse, adopted child or child adopter;

"associate" means relative, friend;

"benefit" means money, property or benefit one gains in any other form;

"gift" means money, property or benefit given cordially to a person. It includes money, property or benefit given as a prize, gratuity, assistance, or as a token of kindness, as well as a privilege given to a specific individual in the form of a discount, special service or entertainment, training, or travel expenses, costs of accommodation, food or other similar perquisites such as a voucher, a ticket, an advance or a refund;

"other benefits" means anything that has value such as a discount offer, entertainment, service, training or other similar specialties; and

"traditional occasion" means festival or important occasion on which a present is given. It also includes an occasion to congratulate, show gratitude, welcome, express condolences or give assistance according to the traditional practice in society.

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

(1) Using the Bangkok Mass Transit Authority's information to obtain one's own or others' benefit.

(2) Being in the position of managing director, manager or major shareholder in a business that is a contract partner or a business competitor of the Bangkok Mass Transit Authority, except serving as a managing director, manager or other executive positions as assigned in writing by the Bangkok Mass Transit Authority.

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

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

(1) Receiving a gift which is not for usual or traditional occasions or which is worth more than three thousand baht from a person who is not a relative or member of the family. In case it is necessary to receive that gift to maintain a good relationship, the receiver must clarify the reason in the report form on conflict of interest (Attachment 1) to his/her superior officer as soon as possible. The superior officer will judge whether it is appropriate or not to receive the gift personally. If the superior officer decides that it is not appropriate, that gift must be handed to the Bangkok Mass Transit Authority.

(2) Agreeing on or allowing a member of the family to receive a gift that is worth more than three thousand baht from a subordinate or work-related person for the interest of the giver. In case a family member of the officer has already received the gift, and the officer knows that later, then action must be taken according to Article (4) or item 7 as the case may be.

(3) Giving a gift that is worth more than three thousand baht to the superior officer or his/her's family member. It is possible to receive or give a gift as per items (1) to (3) if it is considered a gift for a traditional occasion and worth less than three thousand baht.

(4) If an employee acts in a way that causes conflict of interest, he/she must reveal the fact as soon as possible to his/her superior officer rank-wise up to the director level via the report form on conflict of interest (Attachment 1). That employee must also resign from a committee member position or refrain from any activity involved.

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

(1) Inspect and solve the conflict of interest issue which may occur between an officer and the organization, and ensure that the organization's property is used properly and mainly for the benefit of the organization.

(2) Perform duties for the optimal benefit of the organization, and do not seek personal benefit.

(3) Do not use or allow others to use one's own position, either directly or indirectly, to take personal advantage from the organization.

(4) Maintain confidentiality of customers and the organization and do not use such confidences for the benefit of oneself or others.

(5) Do not let personal benefit or related person's benefit come in conflict with the organization's benefit.

(6) Disclose information about one's own benefit in any organization or from any legal deed which will come in conflict with the organization's benefit.

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

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

(9) Openly provide correct, direct and full information to trading partners or customers and give opportunity to trading partners or customers equally.

(10) Listen to any work-related opinions or suggestions which trading partners or customers give in order to improve performance.

Article 6: The superior officer must not appoint or assign a person who may have conflict of interest as a member of a committee, a working group or to consider, give an opinion or have authority in that matter.

Article 7: Every director and employee has to make a report on conflict of interest (as attached) in December annually, or when having been appointed to a new position or when a conflict of interest case occurs during the year. The director's report must be presented to the Executive Board of the Bangkok Mass Transit Authority. The employee's report must be presented to the superior officer rank-wise up to the director level, and the department deputy director/ department director/ zone director is responsible for storing the report for at least two years.

Article 8: To use the report form on conflict of interest, one should proceed as follows:

(1) Every employee must individually report any conflict of interest according to the report form on conflict of interest (Attachment 1)

(2) The department deputy director/ department director/ zone director must make a conflict of interest summary report of every employee in the chain of command according to the report form on conflict of interest. For an employee under a director, the summary report must be presented to the director.

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

This is effective on this day forward.

Given on the 30th of April, 2010

Management Division
Risk Management and Internal Control Department

รายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ

Audit Committee's Report

รายงานผลการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบ ประจำปีงบประมาณ 2564

คณะกรรมการตรวจสอบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ประกอบด้วย ผู้ทรงคุณวุฒิและมีประสบการณ์ด้านบัญชีการเงิน กฎหมาย เทคโนโลยีดิจิทัล และการบริหารองค์กร จำนวน 3 ท่านคือ นายสุเมธ สังข์ศิริ เป็นประธานกรรมการ พลตำรวจโท กรไชย คล้ายคลึง และนายภาณุทัด แนวจันทร์ เป็นกรรมการตรวจสอบ โดยมีผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบทำหน้าที่เป็นเลขานุการ คณะกรรมการตรวจสอบปฏิบัติหน้าที่ตามขอบเขตอำนาจหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ ภายใต้ระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและหน่วยตรวจสอบภายในของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2555 คู่มือการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง กฎบัตรและคู่มือการปฏิบัติงาน ของคณะกรรมการตรวจสอบ โดยมีนโยบายเน้นการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ระบบการตรวจสอบภายในที่ดี และคู่มือการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจตามระบบประเมินผลใหม่ (State Enterprise Assessment Model: SE-AM) ซึ่งในปีงบประมาณ 2564 คณะกรรมการตรวจสอบมีการประชุม 11 ครั้ง โดยมีการหารือร่วมกับฝ่ายบริหาร เจ้าหน้าที่ตรวจสอบ ภายใน และผู้สอบบัญชี ในเรื่องที่เกี่ยวข้อง สรุปสาระสำคัญในการปฏิบัติหน้าที่ได้ ดังนี้

1. การสอบทานรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานรายงานงบการเงินประจำปี 2563 และงบการเงินรายไตรมาส ปีงบประมาณ 2564 รวมทั้งพิจารณารายงานผลการดำเนินงาน และประมาณการเงินสดรับ-จ่าย และผลวิเคราะห์การดำเนินงานขององค์การขนส่ง มวลชนกรุงเทพเป็นรายเดือน โดยพิจารณากระบวนการจัดทำรายงานทางการเงิน และการเปิดเผยข้อมูล เพื่อให้มั่นใจว่ารายงาน ทางการเงินได้จัดทำอย่างครบถ้วน ถูกต้อง น่าเชื่อถือ เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชี

2. การสอบทานการบริหารความเสี่ยง ประสิทธิผลของระบบการควบคุมภายในและกระบวนการกำกับดูแลกิจการที่ดี

คณะกรรมการตรวจสอบโดยสำนักตรวจสอบ ได้สอบทานกระบวนการจัดทำรายงานการควบคุมภายในตามระเบียบ คณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน และหลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการควบคุมภายใน สำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2561 มีการติดตามผลการปรับปรุงการควบคุมภายในที่ได้จากการประเมินตนเองของหน่วยงานย่อย รวมทั้งสอบทานและให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการปฏิบัติงานตามระบบงาน ระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับ การดำเนินกิจการขององค์การ เช่น การบริหารสัญญาและการกำกับดูแลรถเอกชนร่วมบริการ การหาประโยชน์จากทรัพย์สิน ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ การบริหารพื้นที่อู่จอดรถ สถานที่ทำการขององค์การ และสัญญาเช่าพื้นที่ การบริหารสัญญา การซ่อมบำรุงรักษารถยนต์โดยสาร การบริหารสัญญาระบบตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติการเดินรถ (GPS) การจ้างพัฒนา ระบบบริหารจัดการทรัพยากร (Enterprise Resource Planning: ERP) แนวทางการบริหารบุคลากร การปฏิบัติงาน ด้านอุบัติเหตุและมาตรการป้องกัน การควบคุมระบบสารสนเทศ ระบบการจัดซื้อจัดจ้าง จรรยาบรรณผู้บริหารและพนักงาน ระบบเงินเดือนและสิทธิผลประโยชน์ ระบบงานควบคุมการจัดเก็บรายได้และการควบคุมเงินสด ระบบงานควบคุมพัสดุตั๋ว พัสดุน้ำมันเชื้อเพลิง การตรวจนับทรัพย์สินประจำปีของคณะกรรมการ การควบคุมหนังสือแสดงการจดทะเบียนรถยนต์โดยสาร องค์การ การควบคุมรถใช้งานส่วนกลาง รายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ การว่าจ้างที่ปรึกษา การดำเนินการตามหลักเกณฑ์ การประเมินกระบวนการปฏิบัติงานและการจัดการ (ENABLERS) ของรัฐวิสาหกิจ เป็นต้น

3. การกำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทาน และอนุมัติกฎบัตรสำนักตรวจสอบ เพื่อพิจารณาความเหมาะสมของหน้าที่และความรับผิดชอบ ขอบเขตการปฏิบัติงาน สิทธิ และความเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่ ของเจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายใน อนุมัติแผนการตรวจสอบเชิงกลยุทธ์ (Strategic Audit Plan) แผนการตรวจสอบประจำปี (Audit Plan) ประกอบด้วย แผนการปฏิบัติงาน งบประมาณประจำปี และแผนพัฒนาบุคลากร สอบทานคู่มือการปฏิบัติงานการตรวจสอบภายใน สำหรับด้านการเสริมสร้างความมั่นใจในงานตรวจสอบภายใน จัดให้มีการประเมินคุณภาพงานตรวจสอบภายใน และจัดทำแผนเพื่อปรับปรุงการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน ติดตามความคืบหน้าตามแผนปฏิบัติงาน รวมทั้งส่งเสริมและสนับสนุนให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายในได้รับการพัฒนาความรู้ในงานตรวจสอบภายในอย่างต่อเนื่อง

4. การหารือร่วมกับผู้สอบบัญชี

คณะกรรมการตรวจสอบประชุมหารือร่วมกับผู้สอบบัญชีในประเด็นเกี่ยวกับแนวทาง การตรวจสอบของผู้สอบบัญชี ข้อสังเกตจากการตรวจสอบงบการเงิน ปัญหาหรืออุปสรรคในการปฏิบัติงานตรวจสอบ รายการปรับปรุงบัญชีที่มีสาระสำคัญที่พบจากการตรวจสอบ ประเด็นที่อาจเกิดการทุจริตหรือการกระทำผิดกฎหมาย และประเด็นอื่น ๆ ที่ตรวจพบจากการตรวจสอบงบการเงิน แต่ไม่ได้ออกรายงานเป็นข้อสังเกต

5. การสอบทานรายงานผลการตรวจสอบความขัดแย้งทางผลประโยชน์

คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานรายงานผลการตรวจสอบการจัดทำรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของพนักงานเขตการเดินรถที่ 1-8 และสำนักงานใหญ่ โดยไม่พบว่ามีความขัดแย้งทางผลประโยชน์

6. การรักษาคุณภาพของคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบมีการปฏิบัติตามกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบและมีการประเมินผลการปฏิบัติงานโดยประเมินผลงานของคณะกรรมการตรวจสอบรายบุคคล และทั้งคณะ ตามแนวทางปฏิบัติสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ ที่กำหนดโดยกระทรวงการคลังและรายงานผลการประเมินต่อคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ

7. ค่าตอบแทนผู้สอบบัญชี

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นรัฐวิสาหกิจซึ่งมีสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้สอบบัญชี โดยได้รับค่าตอบแทนเป็นจำนวนเงิน 1,100,000.- บาท

(นายสุเมธ สังข์ศิริ)
ประธานกรรมการตรวจสอบ

The Audit Committee's Report for the Fiscal Year 2021

The Audit Committee of the Bangkok Mass Transit Authority comprises three eminent experts in finance, legal affairs, digital technology and organization management, namely Mr. Sumate Sangsiri, Committee Chair, Police Lieutenant General Kornchai Klayklueng and Mr. Phanuthat Naewcharn. The Director of the Audit Department acts as secretary. The Audit Committee is authorized to inspect operations as assigned by the Board of Directors, according to the Ministry of Finance Regulations on the Audit Committee and Internal Audit Unit of State Enterprises B.E. 2555 (AD 2012), the Handbook for Internal Audit Committee of State Enterprises under the Ministry of Finance, as well as the Charter and Work Manual of the Audit Committee. The committee's policy focuses on compliance with good corporate governance principles, an effective internal audit system and the State Enterprise Assessment Model (SE-AM). In fiscal year 2021, the Audit Committee held 11 meetings at which they consulted executives, internal auditors and certified accountants on related issues as summarized below.

1. Review of Financial Reports

The Audit Committee reviewed the financial statements for the fiscal year 2020 and quarterly financial statements of fiscal year 2021; the committee also considered the performance report, the estimated cash receivables/payables and the analysis of the Bangkok Mass Transit Authority's performance on a monthly basis. The review focused on the preparation procedure of financial reports and disclosure of information to ensure that all the financial reports had been prepared in a complete, accurate, reliable manner and in compliance with accepted accounting standards.

2. Review of Risk Management, Effectiveness of the Internal-control System, and the Good Corporate Governance Process

The Audit Committee, via the Audit Department, reviewed the process to prepare the Internal Control Report based on the State Audit Committee's regulation and the Finance Ministry's criteria on state organizations' internal control standards and operational guideline B.E. 2561 (AD 2018). Also, the Audit Committee monitored internal-control improvements of audited units that were done based on their control self-assessments. Moreover, it reviewed and made recommendations on operations based on work systems, applicable rules, regulations and laws such as private joint bus contract management and supervision; the utilization of the Bangkok Mass Transit Authority's assets for benefit generation; the management of garage areas; leases of space; bus maintenance contract management; GPS system contract management; contracts on Enterprise Resource Planning (ERP) development; accident prevention and response operations; information control systems; procurement systems; ethics among executives and employees; salary and fringe benefits; revenue collection control and cash control systems; ticket/fuel supply control systems; the annual asset check of the Bangkok Mass Transit Authority's Board of Directors; bus registration paper control; central vehicle usage control; conflict-of-interest declarations; hiring of consultants; and compliance with state enterprises' ENABLERS criteria.

3. Oversight of the Internal Audit Process

The Audit Committee reviewed and approved the Audit Department's Charter to ensure appropriateness of the duties, responsibilities, scope of work, rights and independence of the internal auditors. In addition, the Audit Committee also approved the Strategic Audit Plan and the Annual Audit Plan which included the work plan, annual budget and personnel development plan. The Internal Audit Handbook was also reviewed to build confidence in internal auditing. Moreover, the Audit Committee arranged the internal audit quality assessment, set a plan for improvement of the internal audit performance, followed up on the progress of the internal audit, and encouraged the internal auditors to improve their knowledge continuously.

4. Consultation with Certified Accountants

The Audit Committee held meetings with the certified accountants to discuss the operational guidelines for the certified accountants, observations from the financial audit, problems or obstacles facing the auditing process, revision of significant accounts found in the auditing process, likely corruption or offense cases, and other aspects detected from the financial audit that were not mentioned in the report.

5. Review of the Report on Inspection of Conflict of Interests

The Audit Committee reviewed the report on inspection of conflict of interests of the Bangkok Mass Transit Authority's employees working at Bus Operation Zones 1 to 8 and the head office and did not find any case of conflict of interests.

6. Maintenance of Quality of the Audit Committee

The Audit Committee operated in compliance with the Charter of the Audit Committee. Performance evaluation was conducted for each committee member and the committee as a whole in accordance with the practice guidelines for the audit committee of state enterprises as determined by the Ministry of Finance. The result of the evaluation was reported to the Board of Directors.

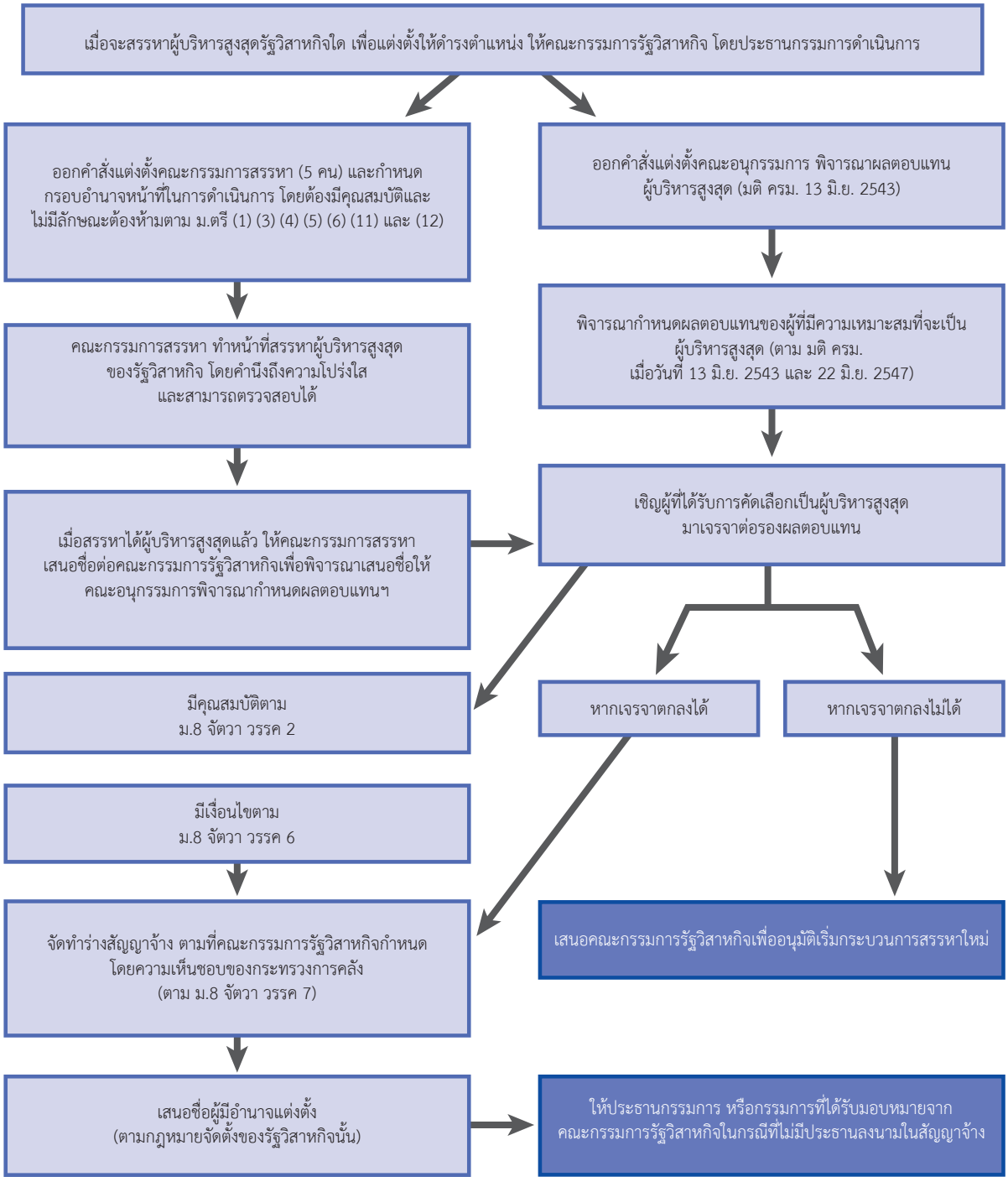
7. Remuneration of the Certified Accountant

The Bangkok Mass Transit Authority is a state enterprise for which the Office of the Auditor-General acts as a certified accountant. The remuneration amounted to 1,100,000 baht.

รายงานคณะกรรมการสรรหา
Nomination Committee's Report

รายงานคณะกรรมการสรรหา

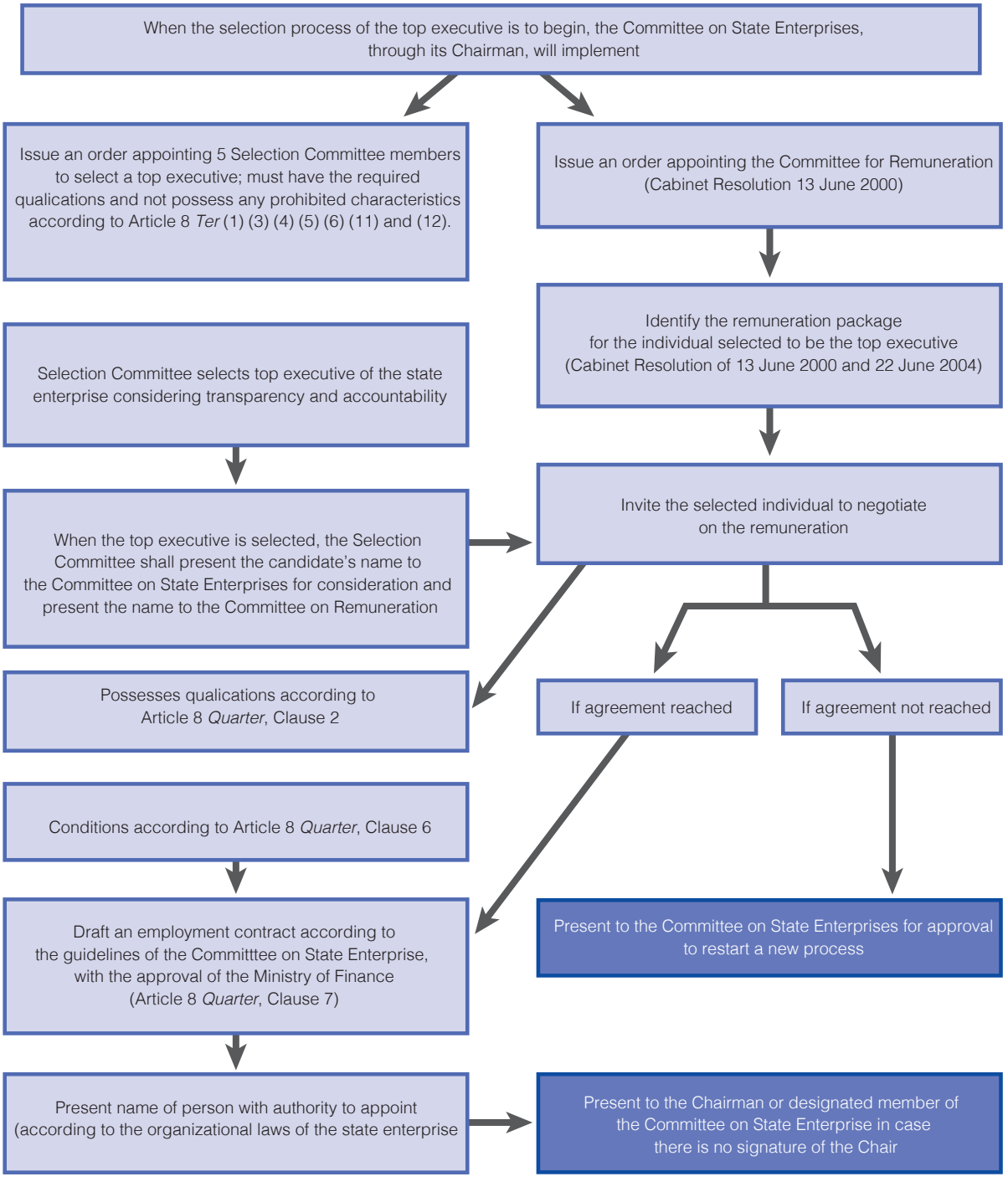
แผนภาพขั้นตอนและแนวทางในการสรรหาผู้บริหารสูงสุดของรัฐวิสาหกิจ ตามพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2550



หมายเหตุ : 1. การจ้างและแต่งตั้งผู้บริหารสูงสุดของรัฐวิสาหกิจต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 1 ปี นับตั้งแต่วันที่ผู้บริหารเดิมพ้นจากตำแหน่ง
2. กรณีจะจ้างผู้บริหารเดิมต่อหลังจากครบกำหนดเวลาตามสัญญาจ้าง เนื่องจากมีผลการทำงานดี มีประสิทธิภาพ และจะเกิดประโยชน์อย่างยิ่งแก่รัฐวิสาหกิจ ให้นำเสนอผู้มีอำนาจแต่งตั้ง เพื่อพิจารณาแต่งตั้ง เป็นผู้บริหารสูงสุดของรัฐวิสาหกิจ โดยไม่ต้องดำเนินกระบวนการสรรหาใหม่ แต่จะจ้างเกิน 2 คราวติดต่อกันไม่ได้

ที่มา : สำนักกฎหมาย สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง

Chart of the process and approach in selecting the top executive of the state enterprise according to the Act on the Standard Qualifications of the Committee and Employees of State Enterprise (No. 6) B.E. 2550 (AD 2007)



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

Source: Legal Bureau, State Enterprise Policy Office, Ministry of Finance

รายงานของผู้สอบบัญชี
Certified Accountant's Report

รายงานของผู้สอบบัญชีและงบการเงิน

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

รายงานของผู้สอบบัญชี

เสนอ คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ความเห็นอย่างมีเงื่อนไข

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบการเงินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (องค์การ) ซึ่งประกอบด้วย งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุน และงบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันและหมายเหตุประกอบงบการเงิน รวมถึงสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า ยกเว้นผลกระทบของเรื่องการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ตามที่กล่าวในวรรคเกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข งบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันโดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข

ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 3.1 เรื่อง มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่องค์การนำมาถือปฏิบัติ ซึ่งองค์การยังอยู่ระหว่างดำเนินการจัดทำรายละเอียดและขอบเขตงาน เพื่อจัดหาผู้เชี่ยวชาญในการประเมินและรับรู้ผลกระทบจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มเครื่องมือทางการเงินซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563 มาถือปฏิบัติ หากองค์การนำมาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินของกลุ่มเครื่องมือทางการเงินข้างต้นมาถือปฏิบัติในการจัดทำงบการเงิน จะทำให้การวัดมูลค่า การแสดงรายการ และการเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงินในงบการเงินแตกต่างไป ทั้งนี้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ไม่สามารถตรวจสอบและประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่องบการเงินว่าจะมีผลต่อรายการใด เป็นจำนวนเท่าใด เนื่องจากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่ได้รับเอกสารหลักฐานอย่างเหมาะสมและเพียงพอเพื่อให้สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของสำนักงานการตรวจเงิน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

แผ่นดิน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีความเป็นอิสระจากองค์การ ตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินที่กำหนดโดยคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินและข้อกำหนดจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินและสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่น ๆ ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและข้อกำหนดจรรยาบรรณเหล่านี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงิน ดังต่อไปนี้

1. หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 10 เรื่อง การดำเนินงานต่อเนื่องและการบริหารสภาพคล่อง ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 องค์การมีผลขาดทุนสะสมเกินส่วนของทุน จำนวน 133,289.24 ล้านบาท และหนี้สินหมุนเวียนสูงกว่าสินทรัพย์หมุนเวียน จำนวน 13,639.46 ล้านบาท และข้อ 5.24 เรื่อง ผลการดำเนินงานขององค์การสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 องค์การมีผลขาดทุนจากการดำเนินงาน จำนวน 4,734.93 ล้านบาท โดยองค์การมีผลการดำเนินงานขาดทุนต่อเนื่องมาโดยตลอด อย่างไรก็ตาม องค์การยังสามารถดำเนินงานอย่างต่อเนื่องภายใต้ความช่วยเหลือด้านการเงินจากรัฐบาล

2. หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 7 เรื่อง สินทรัพย์และหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 องค์การมีสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้นจากการเป็นโจทก์ฟ้องคู่กรณี จำนวน 893 คดี ทุนทรัพย์ประมาณ 1,535.76 ล้านบาท และมีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากการถูกฟ้องร้อง จำนวน 146 คดี ทุนทรัพย์ประมาณ 2,235.94 ล้านบาท ซึ่งปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล

ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมิได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขในเรื่องนี้

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ข้อมูลอื่นประกอบด้วย ข้อมูลซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปี แต่ไม่รวมถึงงบการเงินและรายงานของผู้สอบบัญชีที่อยู่ในรายงานประจำปีนั้น

ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต่องบการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่ได้ให้ความเชื่อมั่นต่อข้อมูลอื่น

ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินที่เกี่ยวกับการตรวจสอบงบการเงิน คือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

หากในการปฏิบัติงานข้างต้นสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สรุปได้ว่าข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องรายงานข้อเท็จจริงนั้น เนื่องจากเรื่องที่ได้อธิบายดังต่อไปนี้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจึงสรุปว่าข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ตามที่กล่าวไว้ในวรรคเกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข งบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 แสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ดังนั้น หากผู้บริหารจัดทำรายงานประจำปีจากงบการเงินที่แสดงข้อมูลขัดต่อข้อเท็จจริงดังกล่าว ข้อมูลในรายงานประจำปีส่วนที่อ้างอิงหรือจัดทำจากข้อมูลในงบการเงินที่ได้รับผลกระทบจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงจะแสดงข้อมูลขัดต่อข้อเท็จจริงด้วย และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถใช้วิธีการตรวจสอบอื่นเพื่อให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอในความถูกต้องครบถ้วนที่กล่าวในวรรคเกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข ดังนั้น สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจึงไม่สามารถสรุปได้ว่ารายงานประจำปีส่วนที่เกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าวมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่พบว่ามีเรื่องดังกล่าวที่ต้องรายงาน

ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต่องบการเงิน

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถขององค์การในการดำเนินงานต่อเนื่อง เปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวกับการดำเนินงานต่อเนื่องตามความเหมาะสม และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่อง เว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกองค์การหรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการกำกับดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินขององค์การ

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน

การตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ในการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ การปฏิบัติงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินรวมถึง

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติงานตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงข้อมูล การแสดงข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน
- ทำความเข้าใจในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิผลของการควบคุมภายในขององค์การ
- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องซึ่งจัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร
- สรุปเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหารและจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับ สรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญที่เกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถขององค์การในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ ถ้าสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องกล่าวไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินโดยให้ข้อสังเกตถึงการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินที่เกี่ยวข้อง หรือถ้าการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวไม่เพียงพอ ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะเปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน อย่างไรก็ตามเหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้องค์การต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่อง
- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลว่างบการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ในรูปแบบที่ทำให้มีการนำเสนอข้อมูลโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลในเรื่องต่าง ๆ ที่สำคัญ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบ รวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้พบในระหว่างการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

(นางสุไลวรรณ์ เพียรเพิ่มภัทร)
ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบการเงินและบริหารพัสดุที่ 11

(นางสาวปัทมิกา เปาอินทร์)
นักวิชาการตรวจเงินแผ่นดินชำนาญการพิเศษ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน
วันที่ 28 มีนาคม 2565

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2564	2563 (จัดประเภทใหม่)
สินทรัพย์			
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	5.1	4,622,810,140.80	4,668,985,607.08
ลูกหนี้การค้า	5.2, 13	19,383,562.42	130,122,220.90
ลูกหนี้อื่น	5.3, 13	2,579,194,170.99	1,791,907,781.43
ลูกหนี้พนักงานพ้นสภาพ	5.4	-	733,583.09
พัสดุคงเหลือ	5.5	20,828,618.58	18,530,971.01
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	5.6, 13	246,018,731.75	281,353,269.59
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		7,488,235,224.54	6,891,633,433.10
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
เงินลงทุนระยะยาว		-	37,300,455.20
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	5.7	3,145,732,647.20	3,358,655,864.29
สินทรัพย์สิทธิการใช้	5.8	36,186,793.44	-
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	5.9	36,647,500.00	-
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	5.10, 13	461,632.74	461,632.74
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		3,219,028,573.38	3,396,417,952.23
รวมสินทรัพย์		10,707,263,797.92	10,288,051,385.33

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2564	2563 (จัดประเภทใหม่)
หนี้สินและส่วนของทุน			
หนี้สินหมุนเวียน			
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	5.11	4,515,046,400.00	257,998,000.00
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น	5.12	526,930,562.16	546,313,641.63
ดอกเบี้ยค้างจ่าย		712,981,771.65	706,461,288.64
ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	5.13	14,372,772,000.00	25,190,533,000.00
ส่วนของหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	5.18	13,367,735.41	-
ประมาณการหนี้สินหมุนเวียนอื่น	5.14	-	32,767,298.27
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	5.15, 13	986,598,730.74	1,053,624,812.01
รวมหนี้สินหมุนเวียน		**21,127,697,199.96**	**27,787,698,040.55**
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
เงินกู้ยืมระยะยาว	5.16	102,735,758,900.00	91,396,320,900.00
รายได้รอการรับรู้	5.17	7,912,290.24	8,722,340.00
หนี้สินตามสัญญาเช่า	5.18	24,560,490.74	-
ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน	5.19	1,528,456,740.71	1,515,622,319.31
ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	5.20	5,916,185,389.06	5,457,752,747.50
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	5.21	1,000,814,454.87	1,020,943,738.69
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		**111,213,688,265.62**	**99,399,362,045.50**
รวมหนี้สิน		**132,341,385,465.58**	**127,187,060,086.05**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2564	2563 (จัดประเภทใหม่)
หนี้สินและส่วนของทุน			
ส่วนของทุน			
ทุนรับจากงบประมาณ		11,449,312,427.81	11,449,312,427.81
ทุนจากการรับโอนกิจการ บมส.		189,723,158.13	189,723,158.13
ส่วนเกินทุนจากการรับบริจาค	5.22	7,802,537.34	7,982,634.22
ส่วนเกินทุนจากการเพิ่มทรัพย์สิน		8,278,582.57	8,278,582.57
ขาดทุนสะสม		(133,289,238,373.51)	(128,554,305,503.45)
รวมส่วนของทุน		(121,634,121,667.66)	(116,899,008,700.72)
รวมหนี้สินและส่วนของทุน		10,707,263,797.92	10,288,051,385.33

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

ลงชื่อ .....

(นายกิตติกานต์ จอมดวง จารุวรพลกุล)

ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ลงชื่อ .....

(นายนิล สระทองเนียม)

ผู้อำนวยการสำนักบัญชีและกองทุนกลาง

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2564	2563
รายได้			
รายได้จากการเดินรถ	5.23	2,517,813,772.28	3,799,104,721.67
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	5.24	5,062,793,017.49	4,475,977,555.32
รายได้อื่น	5.25	164,186,231.70	336,029,711.11
รวมรายได้		7,744,793,021.47	8,611,111,988.10
ค่าใช้จ่าย			
ต้นทุนในการเดินรถ	5.26	8,031,925,572.14	8,366,220,993.66
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	5.27	1,418,280,778.50	1,481,264,237.75
ค่าใช้จ่ายอื่น	5.28	707,225,857.74	367,136,107.62
รวมค่าใช้จ่าย		10,157,432,208.38	10,214,621,339.03
ขาดทุนก่อนต้นทุนทางการเงิน		(2,412,639,186.91)	(1,603,509,350.93)
ต้นทุนทางการเงิน	5.29	2,322,293,683.15	2,623,539,137.85
ขาดทุนสำหรับปี		(4,734,932,870.06)	(4,227,048,488.78)
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี		-	-
ขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		(4,734,932,870.06)	(4,227,048,488.78)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

ลงชื่อ .....

(นายกิตติกานต์ จอมดวง จารุวรพลกุล)

ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ลงชื่อ .....

(นายนิล สระทองเนียม)

ผู้อำนวยการสำนักบัญชีและกองทุนกลาง

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

หน่วย : บาท

	ทุน		ส่วนเกินทุนจากการ		ขาดทุนสะสม	รวมส่วนของทุน
	งบประมาณ	รับโอนกิจการ บมส.	รับบริจาค	เพิ่มทรัพย์สิน		
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ต.ค. 2562	11,449,312,427.81	189,723,158.13	8,153,078.41	8,278,582.57	(124,327,257,014.67)	(112,671,789,767.75)
รับรู้รายได้จากส่วนเกินทุนจากการรับบริจาค	-	-	(31,819.71)	-	-	(31,819.71)
ค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์รับบริจาค	-	-	(138,624.48)	-	-	(138,624.48)
การเปลี่ยนแปลงในส่วนของทุนสำหรับปี						
ขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	(4,227,048,488.78)	(4,227,048,488.78)
ยอดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 30 ก.ย. 2563	11,449,312,427.81	189,723,158.13	7,982,634.22	8,278,582.57	(128,554,305,503.45)	(116,899,008,700.72)
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ต.ค. 2563	11,449,312,427.81	189,723,158.13	7,982,634.22	8,278,582.57	(128,554,305,503.45)	(116,899,008,700.72)
รับรู้รายได้จากส่วนเกินทุนจากการรับบริจาค	-	-	(48,581.68)	-	-	(48,581.68)
ค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์รับบริจาค	-	-	(131,515.20)	-	-	(131,515.20)
การเปลี่ยนแปลงในส่วนของทุนสำหรับปี						
ขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	(4,734,932,870.06)	(4,734,932,870.06)
ยอดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 30 ก.ย. 2564	11,449,312,427.81	189,723,158.13	7,802,537.34	8,278,582.57	(133,289,238,373.51)	(121,634,121,667.66)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

ลงชื่อ .....
(นายกิตติกานต์ จอมดวง จารุวรพลกุล)
ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ลงชื่อ .....
(นายนิล สระทองเนียม)
ผู้อำนวยการสำนักบัญชีและกองทุนกลาง

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2564	2563 (จัดประเภทใหม่)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน			
ขาดทุนสำหรับปี		(4,734,932,870.06)	(4,227,048,488.78)
รายการปรับปรุงกระทบยอดขาดทุนสำหรับปีเป็นเงินสดรับ (จ่าย) จากกิจกรรมดำเนินงาน			
ค่าเสื่อมราคา	5.26, 5.27	236,245,897.07	220,674,551.88
หนี้สงสัยจะสูญ	5.27	61,524,962.86	72,792,456.91
หนี้สูญ	5.27	328,424.90	268,258.50
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	5.19	285,202,655.36	313,599,386.90
ขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์		8,403,990.57	32,911,993.79
ผลขาดทุนจากการถูกฟ้องคดี	5.20	697,861,704.56	341,808,103.82
ต้นทุนทางการเงิน	5.29	2,322,293,683.14	2,623,539,137.85
ค่าใช้จ่ายอื่น		1,253,931.00	-
รายได้รอการรับรู้โอนเป็นรายได้	5.17	(810,049.76)	(63,919,360.86)
โอนรายการหนี้สินเป็นรายได้		-	(467,756.31)
โอนส่วนเกินทุนจากการรับบริจาค	5.22	(48,581.68)	(31,819.71)
ดอกเบี้ยรับ	5.25	(32,494,533.36)	(37,944,110.05)
ขาดทุนจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน		(1,155,170,785.40)	(723,817,646.06)
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน			
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง			
ลูกหนี้การค้า		52,278,152.44	(2,277,846.66)
ลูกหนี้อื่น		(788,392,923.25)	210,066,785.03
ลูกหนี้พนักงานพันสภาพ		408,576.38	(1,321,845.92)
พัสดุคงเหลือ		(2,297,647.57)	(1,574,442.12)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		35,334,537.84	7,313,079.26
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		-	(1,305,300.00)
การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)			
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น		(19,383,079.47)	(158,516,205.74)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		(50,928,734.62)	40,054,486.81
ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น		(239,429,063.00)	(343,948,739.00)
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น		(20,129,283.82)	10,455,003.16
เงินสดรับ (จ่าย) จากการดำเนินงาน		(2,187,710,250.47)	(964,872,671.24)
จ่ายประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน	5.15	(288,465,580.61)	(263,686,167.22)
จ่ายประมาณการหนี้สินจากการถูกฟ้องคดี	5.14	(32,767,298.27)	(368,265,753.95)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน		(2,508,943,129.35)	(1,596,824,592.41)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
งบกระแสเงินสด (ต่อ)
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2564	2563 (จัดประเภทใหม่)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน			
เงินฝากประจำระยะยาวลดลง		37,300,455.20	-
เงินสดรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์		148,157.00	66,151.00
เงินสดจ่ายซื้ออาคารและอุปกรณ์	5.7	(18,953,709.19)	(21,518,751.35)
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง		-	(9,350,000.00)
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	5.9	(36,647,500.00)	-
เงินสดรับดอกเบี้ยเงินฝากธนาคาร		30,533,192.04	47,675,778.82
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน		12,380,595.05	16,873,178.47
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน			
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมธนาคารระยะสั้น	5.11	8,496,682,000.00	10,770,646,000.00
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมธนาคารระยะยาว	5.16	2,978,055,000.00	12,799,992,000.00
เงินสดรับจากการออกพันธบัตรระยะยาว	5.16	32,040,000,000.00	14,500,000,000.00
เงินสดจ่ายชำระเงินกู้ยืมธนาคารระยะสั้น	5.11	(4,239,633,600.00)	(16,154,233,000.00)
เงินสดจ่ายชำระเงินกู้ยืมระยะยาวก่อนครบกำหนด	5.16	(705,845,000.00)	(521,361,100.00)
เงินสดจ่ายชำระส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	5.13	(33,790,533,000.00)	(17,937,156,828.72)
เงินสดจ่ายชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า	5.18	(14,757,184.36)	-
เงินสดจ่ายชำระต้นทุนทางการเงิน		(2,313,581,147.62)	(2,754,835,650.80)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน		2,450,387,068.02	703,051,420.48
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ		(46,175,466.28)	(876,899,993.46)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด	5.1	4,668,985,607.08	5,545,885,600.54
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด		4,622,810,140.80	4,668,985,607.08

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

ลงชื่อ .....
(นายกิตติกานต์ จอมดวง จารุวรพลกุล)
ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ลงชื่อ .....
(นายนิล สระทองเนียม)
ผู้อำนวยการสำนักบัญชีและกองทุนกลาง

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

.....

หมายเหตุ	หัวข้อเรื่อง
1	ข้อมูลทั่วไป
2	เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน
3	มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี
4	สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ
5.1	เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด
5.2	ลูกหนี้การค้า
5.3	ลูกหนี้อื่น
5.4	ลูกหนี้พนักงานพันสภาพ
5.5	พัสดุคงเหลือ
5.6	สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น
5.7	ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์
5.8	สินทรัพย์สิทธิการใช้
5.9	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
5.10	สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น
5.11	เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน
5.12	เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น
5.13	ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี
5.14	ประมาณการหนี้สินหมุนเวียนอื่น
5.15	หนี้สินหมุนเวียนอื่น
5.16	เงินกู้ยืมระยะยาว
5.17	รายได้รอการรับรู้
5.18	หนี้สินตามสัญญาเช่า
5.19	ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน
5.20	ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น
5.21	หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น
5.22	ส่วนเกินทุนจากการรับบริจาค
5.23	รายได้จากการเดินรถ
5.24	รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

.....

หมายเหตุ	หัวข้อเรื่อง
5.25	รายได้อื่น
5.26	ต้นทุนในการเดินรถ
5.27	ค่าใช้จ่ายในการบริหาร
5.28	ค่าใช้จ่ายอื่น
5.29	ต้นทุนทางการเงิน
5.30	ผลการดำเนินงานขององค์การ
6	ภาระผูกพัน
7	สินทรัพย์และหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น
8	กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ
9	การดำเนินงานตามแผนฟื้นฟู
10	การดำเนินงานต่อเนื่องและการบริหารสภาพคล่อง
11	การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)
12	เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน
13	การจัดประเภทรายการใหม่
14	การอนุมัติงบการเงิน

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

.....

1. ข้อมูลทั่วไป

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (องค์การ) จัดตั้งขึ้นตามพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. 2519 มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดระบบการขนส่งโดยสารรถประจำทางในกรุงเทพมหานครให้ดำเนินไป โดยมีประสิทธิภาพและมีระเบียบ โดยประกอบการขนส่งบุคคลในกรุงเทพมหานครและระหว่างกรุงเทพมหานครกับจังหวัดนครปฐม นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ สมุทรสาคร และประกอบกิจการอื่นที่เกี่ยวกันหรือต่อเนื่องกับการประกอบการขนส่งบุคคล ทั้งนี้ ได้รับโอนสินทรัพย์และหนี้สินตลอดจนพนักงานจากบริษัท มหานครขนส่ง จำกัด (บมส.) มาดำเนินการตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2519

2. เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

2.1 งบการเงินนี้จัดทำขึ้นตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 มาตรา 68 วรรคสาม โดยจัดทำบัญชีและรายงานการเงินตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป

2.2 การจัดทำงบการเงินขององค์การได้จัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป ภายใต้พระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543 ซึ่งหมายความถึงมาตรฐานการบัญชีที่ออกภายใต้พระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 รวมถึงการตีความและแนวปฏิบัติทางการบัญชีที่ประกาศโดยสภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์ (สภาวิชาชีพบัญชี) และตามประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้า เรื่อง กำหนดรายการย่อที่ต้องมีในงบการเงิน พ.ศ. 2554 ลงวันที่ 28 กันยายน 2554 และมาตรฐานการบัญชีที่สภาวิชาชีพบัญชีได้รับอนุมัติเพิ่มเติม

2.3 หนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุดที่ กค 0805.1/ว 95 ลงวันที่ 20 ตุลาคม 2554 เรื่อง การปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่ กระทรวงการคลังได้กำหนดนโยบายให้รัฐวิสาหกิจปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีและมาตรฐานการรายงานทางการเงินของไทย สำหรับกิจการที่มีส่วนได้เสียสาธารณะให้ถือปฏิบัติตั้งแต่รอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 ตุลาคม 2554

2.4 งบการเงินนี้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมในการวัดมูลค่าขององค์ประกอบของงบการเงิน เว้นแต่จะได้เปิดเผยเป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี

2.5 งบการเงินนี้จัดทำและแสดงหน่วยเงินตราเป็นสกุลเงินบาท ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานขององค์การ และแสดงข้อมูลทางการเงินในหมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นหน่วยล้านบาท เว้นแต่ได้ระบุไว้เป็นอย่างอื่น

3. **มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี**

3.1 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่องค์การนำมาถือปฏิบัติ

สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่และฉบับปรับปรุง ซึ่งจะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563 เป็นต้นไป มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการปรับปรุงถ้อยคำและคำศัพท์ การตีความและการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐาน ยกเว้นมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่ดังต่อไปนี้ ที่มีการเปลี่ยนแปลงหลักการสำคัญ

มาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มเครื่องมือทางการเงิน ได้แก่

มาตรฐานการบัญชี

ฉบับที่ 32 เรื่อง การแสดงรายการเครื่องมือทางการเงิน

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 7 เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน

ฉบับที่ 9 เรื่อง เครื่องมือทางการเงิน

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 16 เรื่อง การป้องกันความเสี่ยงของเงินลงทุนสุทธิในหน่วยงานต่างประเทศ

ฉบับที่ 19 เรื่อง การชำระหนี้สินทางการเงินด้วยตราสารทุน

มาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มดังกล่าวข้างต้น กำหนดหลักการเกี่ยวกับการจัดประเภทและการวัดมูลค่าเครื่องมือทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรมหรือราคาทุนตัดจำหน่าย โดยพิจารณาจากประเภทของตราสารทางการเงิน ลักษณะของกระแสเงินสดตามสัญญาและแผนธุรกิจของกิจการ (Business Model) หลักการเกี่ยวกับวิธีการคำนวณการด้อยค่าของเครื่องมือทางการเงินโดยใช้แนวคิดของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น และหลักการเกี่ยวกับการบัญชีป้องกันความเสี่ยง รวมถึงการแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน มาตรฐานเหล่านี้จะนำมาแทนมาตรฐานและการตีความมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงินเมื่อมีผลบังคับใช้

ผู้บริหารขององค์การยังอยู่ระหว่างการพิจารณาและประเมินผลกระทบจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มดังกล่าวมาถือปฏิบัติ

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 ใช้แทนมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 เรื่อง สัญญาเช่าและการตีความมาตรฐานการบัญชีที่เกี่ยวข้อง มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้ได้กำหนดหลักการของการรับรู้รายการ การวัดมูลค่า การนำเสนอและการเปิดเผยข้อมูลของสัญญาเช่า และกำหนดให้ผู้เช่ารับรู้สินทรัพย์และหนี้สินสำหรับสัญญาเช่าทุกรายการที่มีระยะเวลาในการเช่ามากกว่า 12 เดือน เว้นแต่สินทรัพย์อ้างอิงนั้นมีมูลค่าต่ำ โดยผู้เช่าต้องรับรู้สินทรัพย์สิทธิการใช้ที่แสดงถึงสิทธิในการใช้สินทรัพย์อ้างอิงที่เช่า และหนี้สินตามสัญญาเช่าที่แสดงถึงภาระผูกพันที่ต้องจ่ายชำระตามสัญญาเช่า

องค์การเลือกใช้วิธีผ่อนปรนการปฏิบัติในช่วงเปลี่ยนแปลงที่จะไม่รับรู้สินทรัพย์สิทธิการใช้และหนี้สินตามสัญญาเช่าสำหรับสัญญาเช่าที่อายุสัญญาเช่าสิ้นสุดภายใน 12 เดือน นับจากวันที่นำมาปฏิบัติใช้ครั้งแรก และไม่ทำการปรับปรุงรายการใด ๆ สำหรับการปฏิบัติในช่วงเปลี่ยนแปลงสำหรับสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ และยังคงรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ โดยองค์การใช้ข้อเท็จจริงที่ทราบภายหลัง เช่น การกำหนดอายุสัญญาเช่า หากสัญญาประกอบด้วยสิทธิเลือกในการขยายอายุสัญญาเช่าหรือยกเลิกสัญญาเช่า สำหรับการบัญชีด้านผู้ให้เช่าไม่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญจากมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 ผู้ให้เช่ายังคงต้องจัดประเภทสัญญาเช่าเป็นสัญญาเช่าดำเนินงานหรือสัญญาเช่าเงินทุนโดยใช้หลักการเดียวกันกับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17

ทั้งนี้ สินทรัพย์สิทธิการใช้ วัดมูลค่าด้วยราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสะสม (ถ้ามี) และปรับปรุงด้วยการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่ ราคาทุนของสินทรัพย์ สิทธิการใช้ประกอบด้วย จำนวนเงินของหนี้สินตามสัญญาเช่าจากการรับรู้เริ่มแรก ต้นทุนทางตรงเริ่มแรกที่เกิดขึ้น จำนวนเงินที่จ่ายชำระตามสัญญาเช่า ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผลหรือก่อนวันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล และหักด้วยสิ่งจูงใจตามสัญญาเช่าที่ได้รับ

ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้ คำนวณจากราคาทุน โดยวิธีเส้นตรงตามอายุสัญญาเช่าหรืออายุการให้ประโยชน์โดยประมาณของสินทรัพย์สิทธิการใช้แล้วแต่ระยะเวลาใดจะสั้นกว่า หากความเป็นเจ้าของในสินทรัพย์อ้างอิงได้โอนให้กับองค์การเมื่อสิ้นสุดอายุสัญญาเช่าหรือราคาทุนของสินทรัพย์ดังกล่าวได้รวมถึงการใช้สิทธิเลือกซื้อ ค่าเสื่อมราคาจะคำนวณจากอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณของสินทรัพย์

องค์การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้มาถือปฏิบัติตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2563 โดยเลือกวิธีรับรู้ผลกระทบสะสมจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้มาปฏิบัติใช้ครั้งแรก ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 และไม่ปรับย้อนหลังงบการเงินปีก่อนที่แสดงเปรียบเทียบ

ผู้บริหารได้ประเมินผลการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินมาถือปฏิบัติสำหรับรถยนต์ใช้สอยแล้ว ปรากฏผลกระทบตามที่เปิดเผยไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.8 ส่วนอาคารและที่ดินเช่า ผู้บริหารอยู่ระหว่างประเมินผลกระทบจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินมาถือปฏิบัติและได้เปิดเผยข้อมูลเป็นภาระผูกพัน ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6 แล้ว

3.2 มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ที่จะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2564

สภาวิชาชีพบัญชี ได้ออกประกาศเกี่ยวกับมาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชี และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ซึ่งประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว และจะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2564 เป็นต้นไป มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ปัจจุบันผู้บริหารขององค์การอยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบที่อาจมีต่องบการเงินในปีที่เริ่มนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัติ

3.3 มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ที่จะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2565

สภาวิชาชีพบัญชี ได้ออกประกาศเกี่ยวกับมาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชี และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ซึ่งประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว และจะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2565 เป็นต้นไป มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงิน

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 7	เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน
ฉบับที่ 9	เรื่อง เครื่องมือทางการเงิน
ฉบับที่ 16	เรื่อง สัญญาเช่า (การยินยอมลดค่าเช่าที่เกี่ยวข้องกับ COVID-19 หลังวันที่ 30 มิถุนายน 2564)

ปัจจุบันผู้บริหารขององค์การอยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบที่อาจมีต่องบการเงินในปีที่เริ่มนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัติ

4. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย เงินสด เงินฝากธนาคารที่มีกำหนดจ่ายคืนเมื่อทวงถาม และเงินฝากประจำไม่เกิน 3 เดือน

4.2 ลูกหนี้การค้า ลูกหนี้อื่น ลูกหนี้พนักงานพ้นสภาพ แสดงด้วยราคาทุนหักด้วยค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ ถือปฏิบัติตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการบัญชีและการเงินของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2548 เมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2548 โดยกำหนดให้รัฐวิสาหกิจบันทึกค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ เท่าจำนวนลูกหนี้ สำหรับหนี้ที่ไม่เป็นที่แน่นอนว่าจะเรียกชำระได้หรือค้างชำระเกินกว่า 1 ปี ขึ้นไป โดยให้คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจมีอำนาจในการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการคำนวณ ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ ซึ่งตามมติคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ครั้งที่ 13/2549 ลงวันที่ 11 ตุลาคม 2549 อนุมัติหลักเกณฑ์การคำนวณค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ ดังนี้

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

ทั้งนี้ ให้ดำเนินการตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดตั้งแต่วันที่ 30 กันยายน 2549 เป็นต้นไป

4.3 ลูกหนี้อุบัติเหตุ-ระหว่างดำเนินการ และเจ้าหนี้อุบัติเหตุ-ระหว่างดำเนินการ บันทึกบัญชีโดยใช้ราคาประเมินตามที่ส่วนงานอุบัติเหตุขององค์การกำหนด

4.4 พัสดุคงเหลือ รับรู้ในราคาทุนตามวิธีเข้าก่อน-ออกก่อน (FIFO)

4.5 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ รับรู้ในราคาทุน ณ วันที่ได้มาหรือก่อสร้างแล้วเสร็จ ค่าเสื่อมราคาบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในกำไรหรือขาดทุน คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามเกณฑ์อายุการใช้ประโยชน์โดยประมาณของส่วนประกอบของสินทรัพย์แต่ละรายการ ประมาณการอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์แสดงได้ ดังนี้

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

สินทรัพย์จากการรับบริจาค ก่อนปี 2553 บันทึกบัญชีคู่กับส่วนเกินทุนจากการรับบริจาค ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์รับบริจาค คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามเกณฑ์อายุการใช้ประโยชน์บันทึกค่าเสื่อมราคา โดยลดยอดส่วนเกินทุนจากการรับบริจาคคู่กับค่าเสื่อมราคาสะสม

4.6 สัญญาเช่า

4.6.1 สัญญาเช่าดำเนินงาน-องค์การเป็นผู้เช่า

สัญญาเช่าสินทรัพย์อ้างอิงที่ความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของส่วนใหญ่ยังตกอยู่กับผู้ให้เช่า จะจัดเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน เงินที่ต้องจ่ายภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน จะรับรู้ในกำไรหรือขาดทุนโดยใช้วิธีเส้นตรงตลอดอายุของสัญญาเช่านั้น

ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการยกเลิกสัญญาเช่าดำเนินงานก่อนหมดอายุการเช่า เช่น เบี้ยปรับที่ต้องจ่ายให้แก่ผู้ให้เช่า จะบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในรอบระยะเวลาบัญชีที่การยกเลิกนั้นเกิดขึ้น

4.6.2 สัญญาเช่าดำเนินงาน-องค์การเป็นผู้ให้เช่า

สัญญาเช่าสินทรัพย์อ้างอิงที่ความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของส่วนใหญ่ยังตกอยู่กับผู้ให้เช่า จะจัดเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน องค์การแสดงสินทรัพย์ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานในงบแสดงฐานะการเงินตามลักษณะของสินทรัพย์ด้วยราคาทุน รับรู้ต้นทุน (รวมถึงค่าเสื่อมราคา) ที่เกิดขึ้นเนื่องจากการได้รับรายได้ค่าเช่าเป็นค่าใช้จ่ายและรับรู้รายได้ค่าเช่าตามเกณฑ์เส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่านั้น

4.7 รายได้รอการรับรู้

ตั้งแต่ปี 2553 เป็นต้นมา การรับรู้รายได้จากการรับบริจาคสินทรัพย์เพื่อใช้ในการดำเนินงานมากกว่าหนึ่งรอบระยะเวลาบัญชีให้รับรู้เป็นรายได้รอการรับรู้ไว้ก่อน แล้วจึงทยอยรับรู้เป็นรายได้ตลอดอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์รับบริจาคนั้น

4.8 การรับรู้รายได้

4.8.1 รายได้จากการเดินรถ รับรู้เมื่อจำหน่ายตั๋วรถโดยสาร บัตรเดือน และตั๋วคูปอง

4.8.2 รายได้ส่วนแบ่งค่าโดยสารรถร่วมบริการ รับรู้ตามอัตราส่วนแบ่งค่าโดยสารและ/หรือค่าตอบแทนตามสัญญาร่วมประกอบการเดินรถ

4.8.3 รายได้ดอกเบี้ย รับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของเวลา โดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริงของสินทรัพย์

4.8.4 รายได้ค่าปรับผิดสัญญา รับรู้เมื่อคู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามสัญญา

4.8.5 รายได้จากการให้เช่าสิทธิโฆษณา รับรู้ตามอัตราค่าเช่าของสัญญาเช่าเนื้อที่โฆษณา

4.8.6 รายได้จากการให้บริการข่าวสารทางวิทยุบนรถเมล์ รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

4.9 การรับรู้ค่าใช้จ่าย รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

4.10 ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

ผลประโยชน์หลังออกจากงานตามพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ องค์การใช้ประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยและคิดลดผลประโยชน์โดยวิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ คำนวณคิดลดโดยใช้อัตราดอกเบี้ยพันธบัตรรัฐบาล โดยรับรู้เป็นหนี้สิน ผลแตกต่างที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยในแต่ละงวดบัญชีจะรับรู้เข้ากำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

4.11 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

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

5. ข้อมูลเพิ่มเติม

5.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2564	2563
เงินสด	6.79	11.58
รายการเทียบเท่าเงินสด		
เงินฝาก-ประเภทกระแสรายวัน	0.77	9.34
เงินฝาก-ประเภทออมทรัพย์	4,223.21	4,257.01
เงินฝาก-ประเภทประจำ	392.04	391.06
รวมเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	4,622.81	4,668.99

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 เงินสด จำนวน 6.79 ล้านบาท ประกอบด้วย รายได้ค่าโดยสารของเขตการเดินรถต่าง ๆ ที่นำฝากธนาคารไม่ทันในวันที่รับเงิน จำนวน 6.71 ล้านบาท และเงินสดคงเหลือของสำนักงานใหญ่ อีกจำนวน 0.08 ล้านบาท ซึ่งองค์การได้นำฝากธนาคารในวันทำการถัดมา

เงินฝาก-ประเภทออมทรัพย์ จำนวน 4,223.21 ล้านบาท เป็นเงินที่ฝากไว้เพื่อใช้ในการดำเนินงานของสำนักงานใหญ่และสำนักงานเขต

5.2 ลูกหนี้การค้า ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

(จัดประเภทใหม่)

	2564			2563
	จำนวน	ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	สุทธิ	สุทธิ
ลูกหนี้รถเมล์เล็ก	14.64	12.89	1.75	1.15
ลูกหนี้รถโดยสารธรรมดาและปรับอากาศ	365.09	363.20	1.89	23.28
ลูกหนี้รถตู้ปรับอากาศ	137.02	121.82	15.20	16.13
ลูกหนี้รถหมวด 4 (รถในซอย)	0.85	0.63	0.22	-
ลูกหนี้ผ่อนชำระ	385.62	385.62	-	-
รายได้ค่าโดยสารค้างรับ	89.35	89.03	0.32	89.56
รวมลูกหนี้การค้า	992.57	973.19	19.38	130.12

ลูกหนี้ผ่อนชำระ จำนวน 385.62 ล้านบาท เป็นลูกหนี้ที่เกิดขึ้นจากการที่ผู้ประกอบการเดินรถเอกชนร่วมบริการ ได้ทำหนังสือรับสภาพหนี้ที่ค้างชำระค่าสัมปทานในการเดินรถ

รายได้ค่าโดยสารค้างรับ จำนวน 89.35 ล้านบาท ประกอบด้วย

1. รายได้บัตรสวัสดิการค้างรับ จำนวน 89.03 ล้านบาท องค์การบันทึกบัญชีรายได้บัตรสวัสดิการตามมาตรการลดภาระค่าครองชีพของประชาชนด้านการเดินทาง รัฐบาลให้ความช่วยเหลือประชาชนโดยการจัดประชารัฐสวัสดิการผ่านบัตรสวัสดิการแห่งรัฐใช้กับระบบ e-Ticket เริ่มตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2560 ถึงวันที่ 7 มีนาคม 2562 โดยในระหว่างงวดองค์การได้ตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญไว้ทั้งจำนวนแล้ว

2. รายได้ค่าโดยสารเครื่อง EDC ค้างรับ จำนวน 0.32 ล้านบาท องค์การเรียกเก็บค่าโดยสารแบบไร้เงินสดผ่านบัตรเดบิต บัตรเครดิต บัตรเครดิตร่วม (Co-brand) และบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ เป็นต้น โดยระบบจะหักบัญชีของผู้ชำระอัตโนมัติ และธนาคารจะโอนเงินเข้าบัญชีขององค์การในวันถัดไป เริ่มตั้งแต่วันที่ 8 มีนาคม 2562

ลูกหนี้การค้า แยกตามอายุหนี้ ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	(จัดประเภทใหม่)	
	2564	2563
ยังไม่ถึงกำหนดชำระ	15.00	23.84
ครบกำหนดชำระ		
เกินกว่า 6 เดือน ถึง 9 เดือน	6.20	20.39
เกินกว่า 9 เดือน ถึง 1 ปี	5.15	26.08
เกินกว่า 1 ปี	966.22	974.53
	992.57	1,044.84

5.3 **ลูกหนี้อื่น** ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	(จัดประเภทใหม่)			
	2564			2563
	จำนวน	ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	สุทธิ	สุทธิ
ลูกหนี้พนักงานปัจจุบัน	24.74	-	24.74	25.25
ลูกหนี้ผู้ค้ำประกันพนักงาน	1.76	1.64	0.12	0.15
ลูกหนี้บุคคลภายนอก	8.75	6.55	2.20	2.03
ลูกหนี้กองทุนอุบัติเหตุรถร่วมบริการรถเมล์เล็ก	211.82	211.82	-	-
ลูกหนี้ประกันภัย	38.90	38.90	-	-
ลูกหนี้อุบัติเหตุระหว่างดำเนินการ	48.37	-	48.37	52.78
เงินทดรองจ่ายกรณีอุบัติเหตุ	20.49	-	20.49	19.72
ลูกหนี้เงินยืมทดรอง	7.67	-	7.67	2.20

ลูกหนี้อื่น (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

(จัดประเภทใหม่)

	2564			2563
	จำนวน	ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	สุทธิ	สุทธิ
ลูกหนี้ค่าโดยสารขาดส่ง	0.06	0.06	-	-
ลูกหนี้เงินขาดบัญชี	1.74	1.74	-	-
ลูกหนี้ค่าโดยสารตั๋วหาย	0.07	0.07	-	0.06
ลูกหนี้อื่น ๆ	674.93	674.22	0.71	3.95
	1,039.30	935.00	104.30	106.14
รายได้ค้างรับ	2,420.62	-	2,420.62	1,651.13
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	54.27	-	54.27	34.64
รวมลูกหนี้อื่น	3,514.19	935.00	2,579.19	1,791.91

ลูกหนี้อื่น ๆ จำนวน 674.93 ล้านบาท ประกอบด้วย ลูกหนี้ที่คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (คณะกรรมการ) มีมติอนุมัติให้งดจัดเก็บเงินค่าตอบแทนส่วนแบ่งรายได้หรือกำหนดให้จัดเก็บในอัตราร้อยละศูนย์ จำนวน 389.01 ล้านบาท ลูกหนี้บริษัท มหานครขนส่ง จำกัด (บมส.) ที่องค์การได้จ่ายชำระหนี้แทน บมส. ซึ่งอยู่ระหว่างชำระบัญชี จำนวน 3.33 ล้านบาท และลูกหนี้ที่ผิดสัญญาเช่าพื้นที่โฆษณารถโดยสาร และค้างชำระเป็นเวลานาน รวมถึงองค์การได้ตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญไว้ทั้งจำนวนแล้ว

สำหรับลูกหนี้ที่คณะกรรมการมีมติอนุมัติให้งดจัดเก็บเงินค่าตอบแทนส่วนแบ่งรายได้หรือกำหนดให้จัดเก็บในอัตราร้อยละศูนย์ จำนวน 389.01 ล้านบาท องค์การได้มีหนังสือที่ ขสมก. 2105/2562 ลงวันที่ 21 สิงหาคม 2562 ถึงสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา หารือปัญหาข้อกฎหมายเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการ ต่อมา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ได้มีหนังสือที่ นร 0904/307 ลงวันที่ 6 ตุลาคม 2563 แจ้งผลการพิจารณาข้อกฎหมายเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการว่า กรณีที่คณะกรรมการมีมติอนุมัติให้งดจัดเก็บเงินค่าตอบแทนส่วนแบ่งรายได้หรือกำหนดให้จัดเก็บในอัตราร้อยละศูนย์ ว่าเป็นการกระทำที่ชอบด้วยกฎหมายหรือไม่นั้น คณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณาแล้วเห็นว่ามติคณะกรรมการดังกล่าวเป็นการดำเนินธุรกิจขององค์การประเภทหนึ่ง จึงเป็นการดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการในการวางนโยบายและควบคุมดูแลโดยทั่วไปซึ่งกิจการขององค์การ ตามมาตรา 20 วรรคหนึ่ง และมาตรา 20 (5) แห่งพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. 2519 ประกอบกับมาตรา 6 (2) แห่งพระราชกฤษฎีกาดังกล่าวที่จะพิจารณากำหนด ลด เพิ่ม รวมถึงการยกเว้นเงินค่าตอบแทนส่วนแบ่งรายได้ดังกล่าวได้ตามที่เห็นสมควร อย่างไรก็ตาม แม้ว่ากรณีดังกล่าวจะเป็นอำนาจขององค์การ แต่ในการใช้อำนาจดังกล่าว คณะกรรมการจะต้องพิจารณาให้เป็นไปอย่างเหมาะสม โดยคำนึงถึงประสิทธิภาพในการบริหารกิจการขององค์การ รวมทั้งต้องอยู่ภายใต้การตรวจสอบทั้งของฝ่ายบริหารและองค์กรตรวจสอบอื่นที่มีหน้าที่ตามกฎหมาย ซึ่งปัจจุบันองค์การอยู่ระหว่างดำเนินการในเรื่องดังกล่าวให้เป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป

รายได้ค้างรับ จำนวน 2,420.62 ล้านบาท ประกอบด้วย ดอกเบี้ยค้างรับ จำนวน 4.53 ล้านบาท และรายได้ค้างรับอื่น ๆ จำนวน 2,416.09 ล้านบาท ซึ่งรายได้ค้างรับอื่น ๆ มีรายละเอียดดังนี้

1. รายได้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะ (PSO) ค้างรับ จำนวน 1,701.83 ล้านบาท

2. รายได้เงินช่วยเหลือจากรัฐบาลค้างรับ จำนวน 697.29 ล้านบาท เป็นเงินที่องค์การได้รับจัดสรรงบประมาณเพื่อชำระดอกเบี้ยจ่ายที่เกิดขึ้นจริงในปีงบประมาณ 2564 เป็นกรณีเร่งด่วน ไม่ให้ผิดนัดชำระหนี้

3. รายได้ค้างรับอื่น ๆ จำนวน 16.97 ล้านบาท ประกอบด้วย สำนักงานใหญ่ จำนวน 13.88 ล้านบาท (รายได้จากการให้เช่าเนื้อที่โฆษณาบนรถโดยสาร จำนวน 12.04 ล้านบาท และรายได้จากการให้เช่าพื้นที่ใช้สอยอื่น จำนวน 1.84 ล้านบาท) และเขตการเดินรถ จำนวน 3.09 ล้านบาท

5.4 ลูกหนี้พนักงานพ้นสภาพ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2564			2563
	จำนวน	ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	สุทธิ	สุทธิ
ลูกหนี้อุบัติเหตุ-พนักงานพ้นสภาพ	299.12	299.12	-	0.73
ลูกหนี้ผู้ค้ำประกัน-พนักงานพ้นสภาพ	2.73	2.73	-	-
รวมลูกหนี้พนักงานพ้นสภาพ	301.85	301.85	-	0.73

ลูกหนี้พนักงานพ้นสภาพ เป็นลูกหนี้ที่เกิดจากพนักงานขับรถโดยสารขององค์การประสบอุบัติเหตุต้องชดใช้ค่าเสียหายให้คู่กรณี ซึ่งองค์การได้ชำระหนี้แทนไปก่อน ประกอบด้วยลูกหนี้พนักงานพ้นสภาพ จำนวน 301.85 ล้านบาท และบันทึกค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญทั้งจำนวน

5.5 พัสดุคงเหลือ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2564	2563
อะไหล่และอุปกรณ์ต่าง ๆ	0.01	0.52
น้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่น	11.35	7.11
ตั๋วและวัสดุสำนักงาน	9.47	10.90
รวมพัสดุคงเหลือ	20.83	18.53

5.6 **สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น** ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2564	(จัดประเภทใหม่) 2563
เงินโอนระหว่างเขตกับสำนักงานใหญ่	53.58	80.12
เงินประกันตัวพนักงาน-ธนาคารกรุงไทย	38.12	37.97
เงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน-ธนาคารอาคารสงเคราะห์	154.29	148.01
หลักประกันซอง ระบบ e-Bidding-ธนาคารกรุงไทย	0.03	3.75
เดินสะพัดบัญชีระหว่างกัน	-	11.50
รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	246.02	281.35

เงินโอนระหว่างเขตกับสำนักงานใหญ่ ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 จำนวน 53.58 ล้านบาท เป็นเงินที่สำนักงานใหญ่โอนให้เขตการเดินรถต่าง ๆ เพื่อใช้ในการดำเนินงาน โดยบันทึกคู่กับบัญชีเจ้าหนี้ใบสำคัญจ่ายเงินโอนเขตและสำนักงานใหญ่ ซึ่งแสดงไว้ในรายการหนี้สินหมุนเวียนอื่นด้วยจำนวนเดียวกัน

เงินประกันตัวพนักงาน ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 จำนวน 38.12 ล้านบาท นำฝากเข้าบัญชีเงินฝากธนาคารกรุงไทย ประเภทประจำ 12 เดือน

เงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 จำนวน 154.29 ล้านบาท นำฝากเข้าบัญชีเงินฝากธนาคารอาคารสงเคราะห์ ประเภทประจำ 12 เดือน

หลักประกันซองระบบ e-Bidding ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 จำนวน 0.03 ล้านบาท นำฝากเข้าบัญชีเงินฝากธนาคารกรุงไทย ประเภทออมทรัพย์ เพื่อใช้รับหลักประกันซองจากการประมูลจัดซื้อจัดจ้างในระบบ e-Bidding

5.7 **ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์** ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564

	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม				มูลค่าสุทธิตามบัญชี	
	ยอดยกมา 1 ต.ค. 63	เพิ่ม	ลด	คงเหลือ 30 ก.ย. 64	ยอดยกมา 1 ต.ค. 63	เพิ่ม	ลด	คงเหลือ 30 ก.ย. 64	30 ก.ย. 64	30 ก.ย. 63
ที่ดิน	812.51	-	-	812.51	-	-	-	-	812.51	812.51
อาคาร-สิ่งปลูกสร้าง	759.62	6.88	11.43	755.07	341.65	31.67	3.35	369.97	385.10	417.97
เครื่องจักร เครื่องมือ	34.06	0.78	2.29	32.55	19.43	3.31	2.18	20.56	11.99	14.63
เครื่องใช้สำนักงาน	192.33	13.00	9.31	196.02	142.55	17.11	9.11	150.55	45.47	49.78
รถโดยสาร	6,554.26	291.31	299.63	6,545.94	4,503.78	433.88	264.30	4,673.36	1,872.58	2,050.48
รถยนต์ใช้สอย	14.99	-	1.97	13.02	2.49	1.18	1.78	1.89	11.13	12.50
ทรัพย์สินรอจำหน่าย	15.24	17.50	9.76	22.98	14.45	11.06	9.48	16.03	6.95	0.79
รวม	8,383.01	329.47	334.39	8,378.09	5,024.35	498.21	290.20	5,232.36	3,145.73	3,358.66

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 30 กันยายน 2563

	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม				มูลค่าสุทธิตามบัญชี	
	ยอดยกมา			คงเหลือ	ยอดยกมา			คงเหลือ		
	1 ต.ค. 62	เพิ่ม	ลด	30 ก.ย. 63	1 ต.ค. 62	เพิ่ม	ลด	30 ก.ย. 63	30 ก.ย. 63	30 ก.ย. 62
ที่ดิน	812.51	-	-	812.51	-	-	-	-	812.51	812.51
อาคาร-สิ่งปลูกสร้าง	743.41	29.17	12.96	759.62	314.96	31.53	4.84	341.65	417.97	428.45
เครื่องจักร เครื่องมือ	35.28	0.86	2.08	34.06	18.76	2.69	2.02	19.43	14.63	16.52
เครื่องใช้สำนักงาน	186.26	11.86	5.79	192.33	134.74	13.40	5.59	142.55	49.78	51.52
รถโดยสาร	6,553.71	8.55	8.00	6,554.26	4,332.66	172.57	1.45	4,503.78	2,050.48	2,221.05
รถยนต์ใช้สอย	3.86	12.98	1.85	14.99	3.47	0.69	1.67	2.49	12.50	0.39
ทรัพย์สินรอจำหน่าย	369.67	19.84	374.27	15.24	333.23	12.84	331.62	14.45	0.79	36.44
รวม	8,704.70	83.26	404.95	8,383.01	5,137.82	233.72	347.19	5,024.35	3,358.66	3,566.88

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ราคาทุนมียอดเพิ่มขึ้นระหว่างงวดจำนวน 329.47 ล้านบาท เป็นการซื้อสินทรัพย์ จำนวน 18.95 ล้านบาท รับโอนระหว่างบัญชี จำนวน 310.52 ล้านบาท ราคาทุนมียอดลดลง จำนวน 334.39 ล้านบาท เป็นการขาย แลกเปลี่ยนและตัดจำหน่ายสินทรัพย์ จำนวน 23.87 ล้านบาท และโอนออกระหว่างบัญชี จำนวน 310.52 ล้านบาท

ค่าเสื่อมราคาสะสมมียอดเพิ่มขึ้นระหว่างงวด จำนวน 498.21 ล้านบาท เป็นต้นทุนในการเดินรถ จำนวน 171.70 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายในการบริหาร จำนวน 51.49 ล้านบาท ส่วนเกินทุนจากการรับบริจาคระหว่างงวด จำนวน 0.13 ล้านบาท และรับโอนระหว่างบัญชี จำนวน 274.89 ล้านบาท ค่าเสื่อมราคาสะสมมียอดลดลง จำนวน 290.20 ล้านบาท เป็นการขาย แลกเปลี่ยนและตัดจำหน่ายสินทรัพย์ จำนวน 15.31 ล้านบาท และโอนออกระหว่างบัญชี จำนวน 274.89 ล้านบาท

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 จำนวน 3,145.73 ล้านบาท ในจำนวนดังกล่าวมีสินทรัพย์รับบริจาค ดังนี้

รับรู้เป็นส่วนเกินทุนจากการรับบริจาค

หน่วย : ล้านบาท

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564

	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม				มูลค่าสุทธิตามบัญชี	
	ยอดยกมา			คงเหลือ	ยอดยกมา			คงเหลือ		
	1 ต.ค. 63	เพิ่ม	ลด	30 ก.ย. 64	1 ต.ค. 63	เพิ่ม	ลด	30 ก.ย. 64	30 ก.ย. 64	30 ก.ย. 63
ที่ดิน	6.98	-	-	6.98	-	-	-	-	6.98	6.98
อาคาร-สิ่งปลูกสร้าง	20.18	-	0.25	19.93	19.17	0.13	0.20	19.10	0.83	1.01
เครื่องจักร เครื่องมือ	1.44	0.77	0.51	1.70	1.44	0.77	0.51	1.70	-	-
เครื่องใช้สำนักงาน	4.35	0.02	1.02	3.35	4.35	0.02	1.02	3.35	-	-
รถโดยสาร	0.22	-	0.22	-	0.20	-	0.20	-	-	0.02
รวม	33.17	0.79	2.00	31.96	25.16	0.92	1.93	24.15	7.81	8.01

รับรู้เป็นรายได้รอการรับรู้

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 หน่วย : ล้านบาท

	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม				มูลค่าสุทธิตามบัญชี	
	ยอดยกมา			คงเหลือ	ยอดยกมา			คงเหลือ		
	1 ต.ค. 63	เพิ่ม	ลด	30 ก.ย. 64	1 ต.ค. 63	เพิ่ม	ลด	30 ก.ย. 64	30 ก.ย. 64	30 ก.ย. 63
เครื่องจักร เครื่องมือ	0.06	-	-	0.06	0.01	-	-	0.01	0.05	0.05
เครื่องใช้สำนักงาน	1.51	-	0.24	1.27	1.39	0.03	0.22	1.20	0.07	0.12
รถโดยสาร	573.80	89.25	89.25	573.80	508.72	81.10	80.33	509.49	64.31	65.08
รวม	575.37	89.25	89.49	575.13	510.12	81.13	80.55	510.70	64.43	65.25

5.8 สินทรัพย์สิทธิการใช้ ประกอบด้วย

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 หน่วย : ล้านบาท

	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม				มูลค่าสุทธิตามบัญชี	
	ยอดยกมา			คงเหลือ	ยอดยกมา			คงเหลือ		
	1 ต.ค. 63	เพิ่ม	ลด	30 ก.ย. 64	1 ต.ค. 63	เพิ่ม	ลด	30 ก.ย. 64	30 ก.ย. 64	30 ก.ย. 63
รถยนต์ใช้สอย	61.95	1.65	-	63.60	14.36	13.05	-	27.41	36.19	-
รวม	61.95	1.65	-	63.60	14.36	13.05	-	27.41	36.19	-

สินทรัพย์สิทธิการใช้ ราคาทุนมียอดยกมา จำนวน 61.95 ล้านบาท เป็นการรับรู้รายการสินทรัพย์อ้างอิงควบคู่กับหนี้สินตามสัญญาเช่าในงบแสดงฐานะการเงิน เนื่องจากองค์การได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า มาปฏิบัติใช้ครั้งแรก ตามที่ได้อธิบายไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 3.1 และยอดเพิ่มขึ้นเกิดจากการทำสัญญาเช่าใหม่ในระหว่างงวด จำนวน 1.65 ล้านบาท

ค่าเสื่อมราคาสะสมมียอดยกมา จำนวน 14.36 ล้านบาท เป็นการรับรู้ผลกระทบจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า มาปฏิบัติใช้ครั้งแรกในงบแสดงฐานะการเงิน สำหรับจำนวนเงินจ่ายชำระค่าเช่าตามสัญญาเช่าดำเนินงาน ตั้งแต่วันเริ่มต้นสัญญาเช่าถึงวันที่ 30 กันยายน 2563 และค่าเสื่อมราคาสำหรับงวดเพิ่มขึ้น จำนวน 13.05 ล้านบาท

5.9 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

องค์การได้จัดจ้างบุคคลภายนอกให้พัฒนาระบบบริหารจัดการทรัพยากร (Enterprise Resource Planning : ERP) พร้อมอุปกรณ์ มีมูลค่าตามสัญญา จำนวน 73.30 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีอากรอื่น ๆ และค่าใช้จ่ายทั้งปวง) เพียงวันที่ 30 กันยายน 2564 ผู้รับจ้างได้ส่งมอบงานถึงงวดที่ 4 จากทั้งหมด 9 งวด องค์การได้บันทึกรับรู้เป็นโปรแกรมระหว่างพัฒนา จำนวน 36.65 ล้านบาท สัญญานี้กำหนดให้ผู้รับจ้างต้องส่งมอบงานให้เสร็จสิ้นภายในเดือนมีนาคม 2565

5.10 **สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น** ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2564	(จัดประเภทใหม่) 2563
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	0.46	0.46
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	0.46	0.46

5.11 **เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน** ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 จำนวน 4,515.05 ล้านบาท เป็นเงินกู้ที่มีกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินต้นและดอกเบี้ย ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

ลำดับ	ธนาคารผู้ให้กู้	สัญญาลงวันที่	วงเงิน	ระยะเวลา	กำหนดชำระคืน	อัตราดอกเบี้ยร้อยละต่อปี	ยอดยกมา ณ 1 ต.ค. 63	เบิกเงินกู้ระหว่างงวด	ชำระหนี้เงินต้นระหว่างงวด	ยอดคงเหลือ ณ 30 ก.ย. 64
1	กรุงเทพ	15 พ.ค. 63	4,258.00	6 เดือน	15 พ.ย. 63	คงที่ 1%	258.00	-	258.00	-
2	ออมสิน	16 พ.ย. 63	3,000.00	1 ปี	16 พ.ย. 64	ดอกเบี้ยอ้างอิง บวก 0.15%	-	2,449.08	539.22	1,909.86
3	ออมสิน	16 พ.ย. 63	3,250.00	1 ปี	16 พ.ย. 64	ดอกเบี้ยอ้างอิง บวก 0.15%	-	3,250.00	3,250.00	-
4	ออมสิน	7 เม.ย. 64	4,500.00	1 ปี	7 เม.ย. 65	ดอกเบี้ยอ้างอิง บวก 0.15%	-	2,797.60	192.41	2,605.19
รวม			15,008.00				258.00	8,496.68	4,239.63	4,515.05

5.12 **เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น** ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2564	2563
ค่าเช่ารถโดยสาร	5.55	9.96
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น	100.12	88.49
ค่าเหมาซ่อม	256.27	261.51
เจ้าหนี้อื่น ๆ	164.99	186.35
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้หมุนเวียนอื่น	526.93	546.31

5.13 **ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี** มีรายการเปลี่ยนแปลง ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2564	2563
ยอดคงเหลือยกมา ณ วันต้นงวด	25,190.53	17,937.16
รับโอนจากเงินกู้ยืมระยะยาวและพันธบัตรระหว่างงวด	22,972.77	25,190.53
จ่ายชำระเงินกู้ยืมและไถ่ถอนพันธบัตรที่ครบกำหนด	(19,590.53)	(15,796.30)
จ่ายชำระเงินกู้ยืมก่อนครบกำหนด	(14,200.00)	(2,140.86)
ยอดคงเหลือยกไป ณ วันสิ้นงวด	14,372.77	25,190.53

5.14 **ประมาณการหนี้สินหมุนเวียนอื่น** ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 แสดงการเปลี่ยนแปลงประมาณการที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2564	2563
ยอดคงเหลือยกมา ณ วันต้นงวด	32.77	-
ประมาณการหนี้สินเพิ่มขึ้นระหว่างงวด	-	32.77
จ่ายประมาณการหนี้สินระหว่างงวด	(32.77)	-
ยอดคงเหลือยกไป ณ วันสิ้นงวด	-	32.77

องค์การได้จ่ายชำระประมาณการหนี้สินระหว่างงวด จำนวน 32.77 ล้านบาท มีรายละเอียด ดังนี้

1. คดีพิพาทระหว่างบริษัท ธนบุรีประกอบรถยนต์ จำกัด (ผู้ฟ้องคดี) กับองค์การ (ผู้ถูกฟ้องคดี) จำนวน 32.71 ล้านบาท จากการที่องค์การไม่ปฏิบัติให้เป็นไปตามสัญญาจ้างเหมาซ่อมและบำรุงรักษารถโดยสารพ่วงปรับอากาศชั้นเดียว ขนาด 15 เมตร ยี่ห้อเมอร์ซิเดสเบนซ์ ซึ่งคณะอนุญาโตตุลาการได้วินิจฉัยให้องค์การชำระเงินค่าเสียหาย จำนวน 23.09 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ย องค์การไม่ยินยอมชดใช้ ผู้ฟ้องคดีจึงนำคดีขึ้นสู่ศาลปกครองกลาง และต่อมาเมื่อวันที่ 23 กันยายน 2563 ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษาให้บังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ และพนักงานอัยการ สำนักงานคดีปกครอง รวมถึงผู้มีอำนาจตามข้อบังคับขององค์การมีความเห็นไม่อุทธรณ์คดีนี้ต่อไป เมื่อพ้นกำหนดอุทธรณ์คดีจึงถึงที่สุด

2. คดีพิพาทระหว่างบริษัท ดอนเมืองยานยนต์ ทรานสปอร์ต จำกัด (ผู้ฟ้องคดี) กับองค์การ (ผู้ถูกฟ้องคดี) จำนวน 0.06 ล้านบาท จากการที่องค์การไม่ควบคุมการเดินรถ โดยปล่อยให้รถโดยสารประจำทางหมวด 4 สายที่ 1058 เดินรถนอกเส้นทางที่ได้รับอนุญาตและทับซ้อนกับเส้นทางการเดินรถโดยสารสายที่ 1091 เป็นการกระทำละเมิด ซึ่งศาลปกครองสูงสุดมีคำพิพากษาบังคับให้องค์การต้องรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ฟ้องคดี

5.15 **หนี้สินหมุนเวียนอื่น** ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2564	(จัดประเภทใหม่) 2563
เจ้าหนี้อุบัติเหตุค้างจ่าย	64.00	68.42
ค่าปรับชำระหนี้เกินกำหนด	-	0.28
เงินเดือนและสวัสดิการค้างจ่าย	759.82	779.62
เงินโอนเขตสำนักงานใหญ่ค้างจ่าย	53.58	80.12
ค่าสาธารณูปโภคค้างจ่าย	0.57	0.45
ค้างจ่ายอื่น ๆ	69.66	81.58
รายได้รับล่วงหน้า	34.16	43.12
เดินสะพัดบัญชีระหว่างกัน (พักรอการตรวจสอบ)	4.75	-
รอการสอบสวน	0.06	0.04
รวมหนี้สินหมุนเวียนอื่น	986.60	1,053.63

เงินเดือนและสวัสดิการค้างจ่าย ได้รวมบัญชีเจ้าหนี้ใบสำคัญจ่ายเงินบำเหน็จและเงินชดเชย ซึ่งองค์การได้บันทึกโอนจากประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน และประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นมาไว้ในบัญชีดังกล่าว เพื่อจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อออกจากงานหรือพ้นสภาพการเป็นพนักงาน โดยในระหว่างงวด องค์การได้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ซึ่งเป็นเงินชดเชยตามกฎหมายที่ต้องจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อออกจากงาน จำนวน 288.47 ล้านบาท และจ่ายเงินบำเหน็จให้แก่พนักงานที่พ้นสภาพการเป็นพนักงาน จำนวน 448.45 ล้านบาท

5.16 **เงินกู้ยืมระยะยาว** ซึ่งมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินต้นและดอกเบี้ย ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 มีรายการเปลี่ยนแปลง ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	เงินกู้ยืมระยะยาว	พันธบัตรเงินกู้ ขสมก.	รวม
ยอดคงเหลือยกมา ณ วันต้นงวด	32,437.16	58,959.16	91,396.32
เพิ่มจากการกู้เงินและออกจำหน่ายพันธบัตร	2,978.05	32,040.00	35,018.05
โอนไปส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(11,466.11)	(11,506.66)	(22,972.77)
จ่ายชำระเงินกู้ยืมก่อนครบกำหนด	(705.84)	-	(705.84)
ยอดคงเหลือยกไป ณ วันสิ้นงวด	23,243.26	79,492.50	102,735.76

5.16.1 เงินกู้ยืม (สัญญากู้ระยะยาว TERM LOAN) จำนวน 23,243.26 ล้านบาท มีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคารผู้ให้กู้	สัญญาลงวันที่	วงเงิน	ระยะเวลา	อัตราดอกเบี้ยร้อยละต่อปี (บวกลบจากอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 6 เดือน ต่ำสุด)	ยอดยกมา ณ 1 ต.ค. 63	เบิกเงินกู้ระหว่างงวด	ชำระหนี้เงินต้นระหว่างงวด	โอนเป็นหนี้ที่ครบกำหนดชำระใน 1 ปี	ยอดคงเหลือ ณ 30 ก.ย. 64
กรุงไทย	20 ธ.ค. 60	4,167.50	5 ปี	+0.02000%	4,167.50	-	-	-	4,167.50
ออมสิน	5 ก.พ. 61	4,722.30	5 ปี	-0.00438%	4,722.30	-	-	-	4,722.30
กรุงไทย	7 ก.พ. 61	1,000.00	5 ปี	+0.00499%	1,000.00	-	-	-	1,000.00
ออมสิน	30 พ.ค. 61	4,650.00	4 ปี	-0.16700%	4,650.00	-	-	4,650.00	-
ออมสิน	25 ก.ค. 61	1,650.00	5 ปี	-0.01100%	1,650.00	-	-	-	1,650.00
ออมสิน	25 ธ.ค. 61	3,968.73	3 ปี	-0.10200%	3,968.73	-	-	3,968.73	-
กรุงไทย	28 ต.ค. 62	4,209.50	3 ปี	-0.09000%	2,194.93	-	-	-	2,194.93
กรุงไทย	12 มี.ค. 63	6,428.39	2 ปี	-0.17320%	2,583.70	969.52	705.84	2,847.38	-
กรุงไทย	28 เม.ย. 63	2,500.00	3 ปี	+0.04500%	2,500.00	-	-	-	2,500.00
กรุงไทย	28 เม.ย. 63	2,500.00	3 ปี	+0.05500%	2,500.00	-	-	-	2,500.00
กรุงไทย	28 เม.ย. 63	2,500.00	3 ปี	+0.06500%	2,500.00	-	-	-	2,500.00
กรุงไทย	16 มิ.ย. 64	2,008.53	2 ปี	+0.01000%	-	2,008.53	-	-	2,008.53
รวม		40,304.95			32,437.16	2,978.05	705.84	11,466.11	23,243.26

5.16.2 พันธบัตรเงินกู้ ขสมก. จำนวน 79,492.50 ล้านบาท มีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

พันธบัตร ขสมก.		จำหน่ายโดยธนาคาร	วงเงิน	กำหนดไถ่ถอน	วันที่ออกพันธบัตร	วันที่ครบกำหนด	อัตราดอกเบี้ยร้อยละต่อปี	ยอดยกมา ณ 1 ต.ค. 63	ออกจำหน่ายระหว่างงวด	โอนเป็นหนี้ที่ครบกำหนดชำระใน 1 ปี	ยอดคงเหลือ ณ 30 ก.ย. 64
พ.ศ.	ครั้งที่										
2553	1	ทหารไทย	1,000.00	12 ปี	28 ต.ค. 52	28 ต.ค. 64	4.850	1,000.00	-	1,000.00	-
2553	3	กสิกรไทย	1,000.00	12 ปี	4 ธ.ค. 52	4 ธ.ค. 64	4.590	1,000.00	-	1,000.00	-
2554	4	กรุงเทพ	1,000.00	12 ปี	28 ก.ค.54	28 ก.ค. 66	4.450	1,000.00	-	-	1,000.00
2555	1	กรุงไทย	1,000.00	10 ปี	17 ต.ค. 54	17 ต.ค. 64	3.970	1,000.00	-	1,000.00	-
2555	5	สแตนดาร์ด ชาร์เตอร์ด	800.00	10 ปี	16 ก.พ. 55	16 ก.พ. 65	3.500	800.00	-	800.00	-
2555	6	กรุงเทพ	1,200.00	10 ปี	2 เม.ย. 55	2 เม.ย. 65	4.020	1,200.00	-	1,200.00	-
2556	7	สแตนดาร์ด ชาร์เตอร์ด	1,000.00	10 ปี	3 มิ.ย. 56	3 มิ.ย. 66	3.530	1,000.00	-	-	1,000.00
2556	9	ฮ่องกง-เซี่ยงไฮ้ฯ	1,000.00	10 ปี	14 มิ.ย. 56	14 มิ.ย. 66	3.780	1,000.00	-	-	1,000.00
2556	17	กรุงเทพ	500.00	10 ปี	20 ก.ย. 56	20 ก.ย. 66	4.520	500.00	-	-	500.00
2557	3	สแตนดาร์ด ชาร์เตอร์ด	1,000.00	8 ปี	14 ม.ค. 57	14 ม.ค. 65	4.160	1,000.00	-	1,000.00	-

พันธบัตรเงินกู้ ขสมก. (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

พันธบัตร ขสมก.		จำหน่าย โดยธนาคาร	วงเงิน	กำหนด ไถ่ถอน	วันที่ออก พันธบัตร	วันที่ ครบกำหนด	อัตรา ดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	ยอดยกมา ณ 1 ต.ค. 63	ออก จำหน่าย ระหว่างงวด	โอนเป็นหนี้ที่ ครบกำหนด ชำระใน 1 ปี	ยอดคงเหลือ ณ 30 ก.ย. 64
พ.ศ.	ครั้งที่										
2557	4	กรุงเทพ	1,300.00	10 ปี	24 ม.ค. 57	24 ม.ค. 67	4.275	1,300.00	-	-	1,300.00
2557	6	กรุงเทพ	900.00	10 ปี	13 มี.ค. 57	13 มี.ค. 67	3.985	900.00	-	-	900.00
2557	7	ไทยพาณิชย์	1,000.00	10 ปี	10 เม.ย. 57	10 เม.ย. 67	4.000	1,000.00	-	-	1,000.00
2557	9	ไทยพาณิชย์	1,000.00	8 ปี	24 เม.ย. 57	24 เม.ย. 65	3.800	1,000.00	-	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	-	-	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	-	-	1,960.00
2557	11	กรุงไทย	40.00	10 ปี	6 มิ.ย. 57	6 มิ.ย. 67	3.980	40.00	-	-	40.00
2557	13	ไทยพาณิชย์	2,000.00	12 ปี	7 ก.ค. 57	7 ก.ค. 69	4.000	2,000.00	-	-	2,000.00
2557	14	ไทยพาณิชย์	1,000.00	8 ปี	7 ก.ค. 57	7 ก.ค. 65	3.835	1,000.00	-	1,000.00	-
2558	4	ซีไอเอ็มบี ไทย	2,000.00	10 ปี	23 ม.ค. 58	23 ม.ค. 68	2.880	2,000.00	-	-	2,000.00
2559	1	กรุงเทพ	4,100.00	15 ปี	11 เม.ย. 59	11 เม.ย. 74	2.310	4,100.00	-	-	4,100.00
2559	1	กรุงไทย	4,075.50	15 ปี	11 เม.ย. 59	11 เม.ย. 74	2.310	4,075.50	-	-	4,075.50
2559	1	กสิกรไทย	3,420.00	15 ปี	11 เม.ย. 59	11 เม.ย. 74	2.310	3,420.00	-	-	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	-
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	30 พ.ย. 69	3.000	700.00	-	-	700.00
2560	3	กรุงไทย	1,500.00	9 ปี 7 เดือน	3 เม.ย. 60	30 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
2563	1	กรุงเทพ	4,700.00	10 ปี	2 ธ.ค. 62	2 ธ.ค. 72	1.789	4,700.00	-	-	4,700.00
2563	2	กรุงไทย	4,800.00	5 ปี	26 มี.ค. 63	26 มี.ค. 68	0.895	4,800.00	-	-	4,800.00
2563	3	กรุงเทพ	5,000.00	10 ปี	5 ส.ค. 63	5 ส.ค. 73	1.620	5,000.00	-	-	5,000.00

พันธบัตรเงินกู้ ขสมก. (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

พันธบัตร ขสมก. พ.ศ.	ครั้งที่	จำหน่ายโดยธนาคาร	วงเงิน	กำหนดไถ่ถอน	วันที่ออกพันธบัตร	วันที่ครบกำหนด	อัตราดอกเบี้ยร้อยละต่อปี	ยอดยกมา ณ 1 ต.ค. 63	ออกจำหน่ายระหว่างงวด	โอนเป็นหนี้ที่ครบกำหนดชำระใน 1 ปี	ยอดคงเหลือ ณ 30 ก.ย. 64
2564	1	ออมสิน	5,000.00	5 ปี	26 มี.ค. 64	26 มี.ค. 69	1.290	-	5,000.00	-	5,000.00
2564	2	ออมสิน	1,190.00	10 ปี	26 มี.ค. 64	26 มี.ค. 74	2.120	-	1,190.00	-	1,190.00
2564	3	ออมสิน	6,000.00	7 ปี	29 มี.ค. 64	29 มี.ค. 71	1.690	-	6,000.00	-	6,000.00
2564	4	กรุงไทย	4,200.00	10 ปี	7 มิ.ย. 64	7 มิ.ย. 74	2.040	-	4,200.00	-	4,200.00
2564	5	กรุงไทย	7,050.00	20 ปี	7 มิ.ย. 64	7 มิ.ย. 84	2.800	-	7,050.00	-	7,050.00
2564	6	ซีไอเอ็มบี ไทย	5,000.00	7 ปี 6 เดือน	20 ก.ย. 64	20 มี.ค. 72	1.510		5,000.00		5,000.00
2564	7	กรุงไทย	3,600.00	15 ปี	20 ก.ย. 64	20 มี.ค. 79	2.49		3,600.00		3,600.00
รวม			90,999.16					58,959.16	32,040.00	11,506.66	79,492.50

5.17 รายได้รอการรับรู้ มีรายการเปลี่ยนแปลง ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2564	2563
ยอดคงเหลือยกมา ณ วันต้นงวด	8.72	64.03
บวก รับบริจาคทรัพย์สินระหว่างงวด	-	8.61
	8.72	72.64
หัก รับรู้เป็นรายได้จากการรับบริจาคระหว่างงวด	0.81	63.92
ยอดคงเหลือยกไป ณ วันสิ้นงวด	7.91	8.72

5.18 หนี้สินตามสัญญาเช่า มีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	ยอดคงเหลือ ณ 1 ต.ค. 63	กระแสเงินสดจัดหาเงิน: เพิ่มขึ้น	กระแสเงินสดจัดหาเงิน: จ่ายชำระคืน	รายการที่ไม่ใช่เงินสด: หนี้สินตามสัญญาเช่าเพิ่มขึ้น	รายการที่ไม่ใช่เงินสด: ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี	ยอดคงเหลือ ณ 30 ก.ย. 64
หนี้สินตามสัญญาเช่า	53.81	-	(14.76)	1.73	(2.85)	37.93
รวม	53.81	-	(14.76)	1.73	(2.85)	37.93
หัก ส่วนของหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี						
หนี้สินตามสัญญาเช่า						14.92
ดอกเบี้ยรอตัดบัญชี						(1.55)
รวม						13.37
คงเหลือหนี้สินตามสัญญาเช่า						24.56

หนี้สินตามสัญญาเช่า จำนวน 53.81 ล้านบาท เป็นการรับรู้หนี้สินตามสัญญาเช่าในงบแสดงฐานะการเงิน เนื่องจากองค์การได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า มาปฏิบัติใช้ครั้งแรก ตามที่ได้อธิบายไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 3.1 สำหรับยอดเพิ่มขึ้น จำนวน 1.73 ล้านบาท เป็นหนี้สินจากสัญญาเช่าที่จัดทำสัญญาเพิ่มระหว่างงวด

5.19 ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน

ผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงาน องค์การมีภาระสำหรับเงินชดเชยพนักงานที่ต้องจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อออกจากงานตามพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ ซึ่งองค์การถือว่าเงินชดเชยดังกล่าวเป็นโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานสำหรับพนักงาน

ข้อสมมติในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย

- ผลประโยชน์พนักงาน คำนวณจากเงินชดเชยพนักงานเมื่อเกษียณอายุ 60 ปี เป็นรายบุคคล (อ้างอิงข้อมูล ณ วันที่ 30 กันยายน 2564)
- ใช้อัตราเงินเดือน เดือนสุดท้าย (ในปีครบเกษียณ) เท่ากับอัตราเงินเดือนขั้นสูงสุดของระดับตำแหน่งปัจจุบัน (อ้างอิงข้อมูล ณ วันที่ 30 กันยายน 2564)
- อัตราที่ใช้คิดลด ใช้อัตราผลตอบแทนในท้องตลาดของพันธบัตรรัฐบาลในการคำนวณ ร้อยละ 0.51-2.46 (อ้างอิงข้อมูล ณ วันที่ 2 ตุลาคม 2563)

การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าปัจจุบันของประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน

หน่วย : ล้านบาท

	2564	2563
ยอดคงเหลือยกมา ณ วันต้นงวด	1,515.62	1,554.26
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	258.48	273.51
ต้นทุนดอกเบี้ย	26.72	40.09
ปรับปรุงโอนเป็นเจ้าหนี้ใบสำคัญจ่ายระหว่างงวด	(272.36)	(352.24)
ยอดคงเหลือยกไป ณ วันสิ้นงวด	1,528.46	1,515.62

5.20 ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 จำนวน 5,916.19 ล้านบาท ประกอบด้วย

1. เงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน จำนวน 3,597.26 ล้านบาท ซึ่งองค์การได้จัดตั้งเงินกองทุนบำเหน็จพนักงานเพื่อไว้จ่ายเป็นเงินบำเหน็จให้กับพนักงานที่พ้นสภาพการเป็นพนักงานตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในข้อบังคับขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ฉบับที่ 47 ว่าด้วยเงินบำเหน็จ และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยองค์การจ่ายสมทบเงินกองทุนบำเหน็จพนักงานร้อยละ 12 ของเงินเดือนพนักงานทุกสิ้นเดือน และรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ และทุกวันสิ้นงวดจะจ่ายเงินสมทบเงินกองทุนบำเหน็จพนักงานให้เท่ากับภาระผูกพันที่จะต้องจ่าย โดยจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ส่วนดอกผลที่เกิดจากเงินกองทุนบำเหน็จพนักงานรับรู้เป็นรายได้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

2. เงินฝากธนาคารของกองทุนบำเหน็จพนักงานที่องค์การนำเงินฝากไว้ มีจำนวน 154.29 ล้านบาท (ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.6)

3. ประมาณการหนี้สินจากการถูกฟ้องคดี แสดงการเปลี่ยนแปลงประมาณการที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2564	2563
ยอดคงเหลือยกมา ณ วันต้นงวด	1,466.77	1,530.19
ประมาณการหนี้สินเพิ่มขึ้นระหว่างงวด	697.87	304.84
จ่ายประมาณการหนี้สินระหว่างงวด	-	(368.26)
ยอดคงเหลือยกไป ณ วันสิ้นงวด	2,164.64	1,466.77

ในระหว่างงวด องค์การได้ตั้งประมาณการหนี้สินจากการถูกฟ้องคดีเพิ่มขึ้น จำนวน 697.87 ล้านบาท ประกอบด้วย การบันทึกดอกเบี้ยสำหรับงวดตามคำพิพากษาของคดีเดิมที่เคยรับรู้แล้ว จำนวน 87.41 ล้านบาท และบันทึกผลเสียหายที่องค์การต้องชดใช้ให้แก่โจทก์ตามคำพิพากษาของศาลพร้อมดอกเบี้ยสำหรับคดีที่เสร็จในระหว่างงวด จำนวน 610.46 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นคดีพิพาทกับบริษัท ธนบุรี ประกอบรถยนต์ จำกัด

ประมาณการหนี้สินจากการถูกฟ้องคดี ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 จำนวน 2,164.64 ล้านบาท เป็นประมาณการหนี้สินสำหรับคดีความที่องค์การถูกฟ้องเป็นจำเลย ซึ่งมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่องค์การจะต้องจ่ายภาระผูกพันนั้นในอนาคต ดังนี้

1) คดีพิพาทระหว่างบริษัท เบสท์ริน กรุ๊ป จำกัด และพวก รวม 4 ราย (ผู้ฟ้องคดี) กับองค์การ (ผู้ถูกฟ้องคดี) ต่อศาลปกครอง ตามคดีหมายเลขคดีดำที่ 502/2560 และคดีหมายเลขดำที่ 955/2560 เพื่อขอให้ศาลบังคับให้องค์การตรวจรับรถโดยสารจำนวน 390 คัน ชำระราคารถโดยสารตามสัญญา และการบอกเลิกสัญญาขององค์การไม่ชอบด้วยกฎหมายและไม่สามารถบังคับได้ หากองค์การไม่สามารถตรวจรับรถโดยสารได้ให้ชดใช้ค่าเสียหาย จำนวน 4,036.39 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 10 เมษายน 2561 ศาลปกครองกลาง มีคำพิพากษาคดีหมายเลขแดงที่ 662-663/2561 ให้องค์การชดใช้ค่าเสียหายอันเนื่องจากการไม่ชำระราคารถโดยสาร พร้อมดอกเบี้ยนับแต่วันที่ 12 เมษายน 2560 จนถึงวันที่ 7 มิถุนายน 2560 (วันฟ้อง) รวมเป็นเงิน 1,048.50 ล้านบาท ค่าเสียหายจากการก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง จำนวน 12.09 ล้านบาท ค่าจ้างซ่อมแซมบำรุงรักษารถโดยสาร จำนวน 98.83 ล้านบาท และค่าเสียหายจากการคืนหนังสือค้ำประกันล่าช้า จำนวน 0.55 ล้านบาท รวมเป็นเงินที่องค์การต้องชดใช้ จำนวน 1,159.97 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของเงินต้นจำนวน 1,147.83 ล้านบาท นับถัดจากวันฟ้องเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จ และให้องค์การส่งมอบหนังสือค้ำประกันของธนาคาร ไอซีบีซี (ไทย) จำกัด (มหาชน) เลขที่ HOB28301B600284 ลงวันที่ 30 กันยายน 2559 ให้แก่ผู้ฟ้องคดีทั้ง 4 ราย หากไม่อาจคืนให้ได้ให้ชดใช้เงินตามจำนวนตามหนังสือค้ำประกันดังกล่าวให้แก่ผู้ฟ้องคดีทั้ง 4 ราย ภายใน 60 วัน นับแต่วันที่คดีถึงที่สุด และคืนค่าธรรมเนียมศาลบางส่วนตามส่วนของการชนะคดีให้แก่ผู้ฟ้องคดีทั้ง 4 ราย

องค์การไม่เห็นพ้องด้วยกับคำพิพากษาของศาลปกครองกลาง จึงได้มีหนังสือองค์การที่ ขสมก. 620/2561 ลงวันที่ 4 พฤษภาคม 2561 แจ้งความประสงค์ให้พนักงานอัยการอุทธรณ์คำพิพากษาของ

ศาลปกครองกลาง และฟ้องแย้งทุนทรัพย์ จำนวน 1,152.57 ล้านบาท ต่อศาลปกครองสูงสุด และต่อมาสำนักงานคดีปกครอง สำนักงานอัยการสูงสุด มีหนังสือที่ อส 0027.4/1800 ลงวันที่ 30 สิงหาคม 2561 แจ้งว่า ตามที่ได้ยื่นอุทธรณ์คัดค้านคำพิพากษาของศาลปกครองเป็นคดีหมายเลขดำที่ อ.357-358/2561 ลงวันที่ 28 สิงหาคม 2561 ศาลได้มีคำสั่งรับคำแก้อุทธรณ์ของผู้ฟ้องคดีทั้ง 4 รายแล้ว ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 องค์การมีประมาณการหนี้สินจากการถูกฟ้องคดีในส่วนของดอกเบี้ยที่ต้องชำระให้แก่บริษัท เบสท์ริน กรุ๊ป จำกัด (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น "บริษัท แม็กซิมัสออโต้ จำกัด") จำนวน 371.47 ล้านบาท ทำให้มียอดคงเหลือประมาณการหนี้สินดังกล่าวทั้งสิ้น จำนวน 1,531.44 ล้านบาท

2) คดีพิพาทระหว่างบริษัท ธนบุรีประกอบรถยนต์ จำกัด (ผู้ฟ้องคดี) กับองค์การ (ผู้ถูกฟ้องคดี) กรณีผู้ฟ้องคดีกล่าวหาองค์การค้างชำระค่าเหมาซ่อมบำรุงรักษา ต่อมา ศาลปกครองกลางได้มีคำพิพากษาเมื่อวันที่ 20 มกราคม 2564 ให้องค์การปฏิบัติตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการให้จ่ายเงินค่าเหมาซ่อมพร้อมดอกเบี้ยแก่ผู้ฟ้องคดีจากเงินต้น จำนวน 282.73 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ย MLR + 1.10 (ร้อยละ 6.35) ต่อปี และเงินต้น จำนวน 106.45 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 7.50 ต่อปี รวมเงินต้นตามคำพิพากษาศาลปกครอง จำนวน 389.18 ล้านบาท

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 องค์การมีประมาณการหนี้สินจากการถูกฟ้องคดีในส่วนของดอกเบี้ยที่ต้องชำระให้แก่บริษัท ธนบุรีประกอบรถยนต์ จำนวน 218.85 ล้านบาท ทำให้มียอดคงเหลือประมาณการหนี้สินดังกล่าวทั้งสิ้น จำนวน 608.03 ล้านบาท

3) คดีอื่น ๆ จำนวน 25.17 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นคดีที่องค์การถูกฟ้องเป็นจำเลยกรณีปฏิบัติผิดสัญญาและถูกฟ้องคดีฐานละเมิด เป็นต้น

5.21 หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2564	2563
เงินประกันและเงินค้ำประกันตัวพนักงาน	38.21	37.88
เงินประกันสัญญาและเงินกองทุนอุบัติเหตุ	174.44	183.60
เงินรับฝากอื่น ๆ	339.66	339.66
เงินมัดจำ	447.15	458.49
เงินรับล่วงหน้ากรณีอุบัติเหตุ	1.35	1.31
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	1,000.81	1,020.94

5.22 ส่วนเกินทุนจากการรับบริจาค เป็นสินทรัพย์ที่ได้รับบริจาคตั้งแต่เริ่มจัดตั้งองค์การ มียอดยกมา ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 จำนวน 7.98 ล้านบาท ตัดค่าเสื่อมราคา จำนวน 0.13 ล้านบาท ปรับปรุงบัญชีโอนเป็นรายได้ จำนวน 0.04 ล้านบาท คงเหลือส่วนเกินทุนจากการรับบริจาค ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 จำนวน 7.81 ล้านบาท

5.23 **รายได้จากการเดินรถ** สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2564	2563
รายได้จากการจำหน่ายตั๋วรถโดยสาร	2,098.01	3,203.75
รายได้ค่าโดยสารรัฐบาลรับภาระ	172.48	220.54
รายได้จากการจำหน่ายบัตรเดือน	8.25	16.39
รายได้จากการจำหน่ายตั๋วคูปอง	110.21	146.61
รายได้จากการจำหน่ายบัตรอิเล็กทรอนิกส์	55.59	24.96
ส่วนแบ่งค่าโดยสารรถร่วมบริการ	10.70	91.07
ส่วนแบ่งค่าโดยสารรถเมล์เล็ก	10.94	18.26
ส่วนแบ่งค่าโดยสารรถหมวด 4 (รถในซอย)	5.13	5.21
ส่วนแบ่งค่าโดยสารรถตู้	35.85	49.96
รายได้จากการให้เช่ารถเหมาคัน	10.65	22.35
รวมรายได้จากการเดินรถ	2,517.81	3,799.10

5.24 **รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล** สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2564	2563
รายได้เงินอุดหนุน	2,117.04	1,773.76
รายได้เงินช่วยเหลือ	2,945.75	2,702.22
รวมรายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	5,062.79	4,475.98

รายได้เงินอุดหนุน เป็นเงินอุดหนุนบริการสาธารณะของรัฐวิสาหกิจ (PSO) ที่องค์การได้จัดส่งข้อเสนอการขอรับการอุดหนุนทางการเงิน ซึ่งผ่านการพิจารณาเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ให้แก่คณะกรรมการเงินอุดหนุนบริการสาธารณะ เพื่อพิจารณาข้อเสนอ และเสนอความเห็นต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง เพื่อพิจารณานำเสนอต่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ ในการขอรับเงินอุดหนุนเพื่อชดเชยผลขาดทุนจากการให้บริการสาธารณะในรูปของเงินงบประมาณ ตามจำนวนส่วนต่างของราคาค่าโดยสารที่รัฐบาลกำหนดกับต้นทุนในการให้บริการเดินรถโดยสารขององค์การที่ไม่รวมถึงค่าใช้จ่ายที่ใช้ไปในการให้บริการอื่นที่มิได้เป็นไปเพื่อบริการสาธารณะ และค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการบริหารจัดการที่ผิดพลาดหรือไม่มีประสิทธิภาพขององค์การ ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2554

องค์การได้รับจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี พ.ศ. 2564 โครงการเงินอุดหนุนการให้บริการสาธารณะ (PSO) และโครงการชำระหนี้เงินกู้เพื่อเสริมสภาพคล่องทางการเงิน (ดอกเบี้ยจ่าย) เป็นจำนวนทั้งสิ้น 4,485.61 ล้านบาท ทั้งนี้องค์การมีผลเบิกจ่ายสะสม ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 จำนวน 3,417.60 ล้านบาท และคงเหลืองบประมาณที่ได้รับจัดสรร จำนวน 1,068.01 ล้านบาท

รายได้เงินช่วยเหลือ เป็นเงินที่องค์การได้รับการจัดสรรงบประมาณในการชำระดอกเบี้ยจ่ายที่เกิดขึ้นจริงในปีงบประมาณ 2564 เป็นกรณีเร่งด่วน เพื่อไม่ให้ผิดนัดชำระหนี้ ซึ่งส่งผลกระทบความน่าเชื่อถือของหน่วยงานผู้กู้และกระทรวงการคลังในฐานะผู้ค้ำประกัน เนื่องจากองค์การไม่สามารถกู้เงินมาชำระค่าดอกเบี้ยได้ ตามมาตรา 49 แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561

5.25 รายได้อื่น สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2564	2563
รายได้ค่าปรับผิดสัญญาต่าง ๆ	38.58	24.15
รายได้ดอกเบี้ยรับ	32.50	37.94
รายได้จากการให้สิทธิโฆษณา	54.17	51.21
รายได้จากการขายวัสดุและครุภัณฑ์	4.21	2.26
รายได้จากการรับบริจาค	0.81	57.36
รายได้อื่น ๆ	33.92	163.11
รวมรายได้อื่น	164.19	336.03

5.26 ต้นทุนในการเดินรถ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2564	2563
เงินเดือนและผลประโยชน์ตอบแทน	3,465.78	3,729.89
สวัสดิการ เงินกองทุนและเงินบำเหน็จพนักงาน	548.53	464.69
ผลประโยชน์พนักงานหลังออกจากงาน	208.90	223.83
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง แก๊สและน้ำมันหล่อลื่น	1,704.47	1,823.92
ค่าจ้างเหมาซ่อมรถโดยสารขององค์การ	1,186.14	1,179.51
ค่าจ้างเหมาซ่อมรถปรับอากาศใช้แก๊ส	354.41	364.05
ค่ากิโลเมตรเกินรถโดยสาร	3.51	5.45
ค่าเช่ารถโดยสาร	107.74	126.83
ค่าเช่าระบบและอุปกรณ์ GPS	73.03	66.84
ค่าผ่านทางด่วน	78.80	96.75
ค่าเสื่อมราคา	171.70	172.57
ค่าประกันภัย	71.06	60.21
ค่าเสียหายอุบัติเหตุ	3.15	2.28
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	54.70	49.40
รวมต้นทุนในการเดินรถ	8,031.92	8,366.22

5.27 **ค่าใช้จ่ายในการบริหาร** สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2564	2563
เงินเดือนและผลประโยชน์ตอบแทน	761.66	818.09
สวัสดิการ เงินกองทุนและเงินบำเหน็จพนักงาน	164.58	137.21
ผลประโยชน์พนักงานหลังออกจากงาน	76.30	89.77
ค่าเบี้ยประชุมคณะกรรมการ	4.06	3.73
ค่าเช่าที่ดิน	88.87	79.73
ค่าเช่าและใช้บริการเครื่องคอมพิวเตอร์	8.23	6.35
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง แก๊สและน้ำมันหล่อลื่น	4.57	4.20
ค่าสาธารณูปโภค	26.39	27.25
ค่าใช้จ่ายฝึกอบรมและดูงาน	3.67	15.30
หนี้สงสัยจะสูญ	61.52	72.79
หนี้สูญ	0.33	0.27
ค่าเสื่อมราคา	64.55	48.10
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	153.55	178.47
รวมค่าใช้จ่ายในการบริหาร	1,418.28	1,481.26

5.28 **ค่าใช้จ่ายอื่น** สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2564	2563
ขาดทุนจากการจำหน่ายทรัพย์สิน	8.48	23.02
ผลขาดทุนจากการถูกฟ้องคดี	698.75	344.12
รวมค่าใช้จ่ายอื่น	707.23	367.14

5.29 **ต้นทุนทางการเงิน** สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2564	2563
ดอกเบี้ยเงินกู้ยืมสถาบันการเงิน	322.20	698.18
ดอกเบี้ยพันธบัตร	1,997.90	1,925.36
ดอกเบี้ยหนี้สินสัญญาเช่า	2.19	-
รวมต้นทุนทางการเงิน	2,322.29	2,623.54

5.30 ผลการดำเนินงานขององค์การ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 สรุปได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2564	2563	เพิ่ม (ลด)	
			จำนวนเงิน	ร้อยละ
รายได้				
รายได้จากการเดินรถ	2,517.81	3,799.10	(1,281.29)	(33.73)
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	5,062.79	4,475.98	586.81	13.11
รายได้อื่น	164.19	336.03	(171.84)	(51.14)
รวมรายได้	7,744.79	8,611.11	(866.32)	(10.06)
ค่าใช้จ่าย				
ต้นทุนในการเดินรถ	8,031.92	8,366.22	(334.30)	(4.00)
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	1,418.28	1,481.26	(62.98)	(4.25)
ค่าใช้จ่ายอื่น	707.23	367.14	340.09	92.63
รวมค่าใช้จ่าย	10,157.43	10,214.62	(57.19)	(0.56)
ขาดทุนก่อนต้นทุนทางการเงิน	(2,412.64)	(1,603.51)	809.13	50.46
ต้นทุนทางการเงิน	2,322.29	2,623.54	(301.25)	(11.48)
ขาดทุนสำหรับปี	(4,734.93)	(4,227.05)	507.88	12.01

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 องค์การมีผลขาดทุนจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อน จำนวน 507.88 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 12.01 เนื่องจากรายได้จากการเดินรถลดลง จากผลกระทบของการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) และมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของโรคดังกล่าว เป็นเหตุให้องค์การต้องปรับลดจำนวนเที่ยววิ่งรถโดยสารให้บริการในแต่ละวันเพื่อให้สอดคล้องกับจำนวนผู้ใช้บริการที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งสัมพันธ์กับต้นทุนในการเดินรถที่ลดลง จากค่าน้ำมันเชื้อเพลิง และค่าล่วงเวลา รวมถึงมีค่าใช้จ่ายในการบริหารและต้นทุนทางการเงินลดลง แต่ยังมีค่าใช้จ่ายอื่นเพิ่มขึ้น ส่วนใหญ่เกิดจากการตั้งประมาณการหนี้สินจากการถูกฟ้องคดี และตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญของลูกหนี้การค้าในระหว่างงวด แม้ว่าองค์การได้รับรายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาลเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อน ในรูปของเงินงบประมาณเพื่อชำระดอกเบี้ยจ่ายที่เกิดขึ้นจริงในปีงบประมาณ 2564 เป็นกรณีเร่งด่วน ตามแผนฟื้นฟูกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ก่อนปรับปรุง) และเงินอุดหนุนบริการสาธารณะของรัฐวิสาหกิจ (PSO) แต่ก็ไม่เพียงพอที่จะทำให้ผลการดำเนินงานขาดทุนลดลง โดยเมื่อเปรียบเทียบข้อมูลตามสัดส่วนการเปลี่ยนแปลงของรายได้รวมและค่าใช้จ่ายรวม พบว่าองค์การยังมีผลขาดทุนอย่างต่อเนื่อง

6. ภาระผูกพัน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 องค์การมีภาระผูกพันเป็นสัญญาเช่าที่ดิน ระหว่างองค์การกับรัฐวิสาหกิจและเอกชนอื่น ๆ เพื่อเป็นสถานที่ทำการสำนักงาน ลานจอดรถโดยสาร และท่าปล่อยรถ จำนวน 25 แห่ง รวมเป็นเงินค่าเช่าที่ดินต่อเดือน จำนวน 7.78 ล้านบาท ดังนี้

- ลานจอดรถและท่าปล่อยรถ	จำนวน	7	แห่ง	เป็นเงิน	4.52	ล้านบาท
- สถานที่ทำการสำนักงาน	จำนวน	7	แห่ง	เป็นเงิน	3.26	ล้านบาท
- สถานที่ทำการที่องค์การใช้ประโยชน์ฟรี	จำนวน	11	แห่ง	เป็นเงิน	-	ล้านบาท
รวม	จำนวน	25	แห่ง	เป็นเงิน	7.78	ล้านบาท

ภาระผูกพันตามสัญญาเช่าข้างต้น จำแนกจำนวนภาระผูกพันตามระยะเวลา โดยประมาณดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	30 ก.ย. 64
ภายใน 1 ปี	80.88
มากกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 5 ปี	84.03
มากกว่า 5 ปี	13.82
รวม	178.73

7. สินทรัพย์และหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

7.1 คดีที่องค์การเป็นโจทก์ยื่นฟ้องร้องคู่กรณีในศาลต่าง ๆ รวม 893 คดี ทุนทรัพย์รวม 1,535.76 ล้านบาท ซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล ดังนี้

- ศาลชั้นต้น	จำนวน	879	คดี	จำนวนทุนทรัพย์	829.51	ล้านบาท
- ศาลอุทธรณ์	จำนวน	9	คดี	จำนวนทุนทรัพย์	27.20	ล้านบาท
- ศาลฎีกา	จำนวน	5	คดี	จำนวนทุนทรัพย์	679.05	ล้านบาท
รวม	จำนวน	893	คดี	จำนวนทุนทรัพย์	1,535.76	ล้านบาท

7.2 คดีที่องค์การถูกฟ้องร้องเป็นจำเลย รวม 146 คดี ทุนทรัพย์รวม 2,235.94 ล้านบาท ซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล ดังนี้

- ศาลปกครองกลาง	จำนวน	18	คดี	จำนวนทุนทรัพย์	2,007.25	ล้านบาท
- ศาลปกครองสูงสุด	จำนวน	3	คดี	จำนวนทุนทรัพย์	1.59	ล้านบาท
- ศาลชั้นต้น	จำนวน	111	คดี	จำนวนทุนทรัพย์	200.76	ล้านบาท
- ศาลอุทธรณ์	จำนวน	12	คดี	จำนวนทุนทรัพย์	26.34	ล้านบาท
- ศาลฎีกา	จำนวน	2	คดี	จำนวนทุนทรัพย์	-	ล้านบาท
รวม	จำนวน	146	คดี	จำนวนทุนทรัพย์	2,235.94	ล้านบาท

องค์การได้ตกลงทำสัญญาเช่าระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์พร้อมอุปกรณ์ (e-Ticket) กับกลุ่มนิติบุคคล บริษัท ช ทวี จำกัด (มหาชน) ตามสัญญาเลขที่ ช.15/2560 ลงวันที่ 15 มิถุนายน 2560 เพื่อเช่าระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (e-Ticket) และเครื่องเก็บค่าโดยสาร (Cash Box) พร้อมอุปกรณ์ ระยะเวลาเช่า 5 ปี วงเงินจำนวน 1,665.00 ล้านบาท ต่อมาองค์การได้มีหนังสือแจ้งยกเลิกสัญญาเช่า เนื่องจากบริษัทไม่สามารถส่งมอบงานให้เป็นไปตามข้อกำหนดสัญญาได้

ต่อมา เมื่อวันที่ 4 กันยายน 2562 บริษัท ช ทวี จำกัด (มหาชน) (ผู้ฟ้องคดี) ได้ยื่นฟ้ององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ผู้ถูกฟ้องคดี) ต่อศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ 1998/2562 เพื่อเรียกร้องค่าเสียหายหรือชดใช้ค่าการงาน และค่าเช่าที่บริษัทควรได้รับ เป็นเงินจำนวน 1,556.07 ล้านบาท (ไม่รวมภาษี) พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับถัดจากวันฟ้องจนถึงวันชำระแล้วเสร็จ และให้คืนหลักประกันสัญญาพร้อมค่าธรรมเนียมที่จะเกิดจากการคืนหลักประกันสัญญาล่าช้าดังกล่าว ต่อมาเมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2563 พนักงานอัยการได้ดำเนินการยื่นคำให้การแก้ต่างคดีและฟ้องแย้งแทนองค์การ โดยปฏิเสธคำฟ้องของผู้ฟ้องคดีทั้งสิ้น ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

8. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

ในงวดบัญชีนี้องค์การจ่ายสมทบเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพ จำนวน 187.90 ล้านบาท แสดงรวมไว้ในรายการสวัสดิการ เงินกองทุนและเงินบำเหน็จพนักงาน ประกอบด้วย ต้นทุนในการเดินรถ จำนวน 149.12 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายในการบริหาร จำนวน 38.78 ล้านบาท สำหรับสมาชิกที่มีอายุงานไม่เกิน 20 ปี ในอัตราร้อยละ 9 และอายุงานเกิน 20 ปีขึ้นไป ในอัตราร้อยละ 10 ของค่าจ้างต่อเดือน

กองทุนได้แต่งตั้งบริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน กรุงไทย จำกัด (มหาชน) ให้เป็นบริษัทจัดการของกองทุนในการจัดการและบริหารกองทุน ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2564

ต่อมา เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2564 กองทุนได้ต่ออายุสัญญาแต่งตั้งบริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน กรุงไทย จำกัด (มหาชน) ใหม่ ให้เป็นบริษัทจัดการของกองทุนในการจัดการและบริหารกองทุน ซึ่งจะครบอายุสัญญาในวันที่ 31 ธันวาคม 2564 โดยมีอายุสัญญาตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2565 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2567

9. การดำเนินงานตามแผนฟื้นฟู

ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2562 ได้เห็นชอบในหลักการของแผนฟื้นฟูกิจการองค์การ (ฉบับปรับปรุง) พฤษภาคม 2562 เพื่อให้องค์การได้ดำเนินตามกลยุทธ์และแนวทางต่าง ๆ ภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการ สามารถพึ่งพาตนเองได้ ลดภาระภาครัฐ ซึ่งประกอบด้วย 5 กลยุทธ์ ได้แก่ การจัดหารถโดยสารใหม่ การนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ การลดค่าใช้จ่ายด้านพนักงาน การลดค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงรักษารถโดยสารและค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง และการเพิ่มรายได้

องค์การมีวงเงินงบประมาณคงเหลือในการชำระดอกเบี้ยจ่ายที่เกิดขึ้นจริงจากปีงบประมาณ 2563 จำนวน 370.33 ล้านบาท แต่ไม่สามารถขอเบิกเงินจำนวนดังกล่าวในปีงบประมาณ 2564 เพื่อชำระดอกเบี้ยจ่ายที่เกิดขึ้นจริงได้ โดยในปีงบประมาณ 2564 องค์การได้รับจัดสรรงบประมาณ จำนวน 2,658.63 ล้านบาท ได้ขอเบิกเงินที่ได้รับจัดสรรแล้ว จำนวน 2,270.44 ล้านบาท คงเหลือเงินจัดสรรปีงบประมาณ 2564 จำนวน 388.19 ล้านบาท เพื่อชดเชยงบประมาณรายจ่ายค่าดอกเบี้ยเงินกู้

ในปีงบประมาณ 2565 ในส่วนที่ได้รับจัดสรรไม่ครบถ้วน และในปีงบประมาณ 2565 องค์การได้รับจัดสรรงบประมาณ จำนวน 2,181.72 ล้านบาท ได้ขอเงินที่ได้รับจัดสรรแล้ว จำนวน 1,252.43 ล้านบาท (ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 12.2)

ต่อมา องค์การได้จัดทำแผนฟื้นฟูกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ฉบับปรับปรุงใหม่) และได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เมื่อวันที่ 23 เมษายน 2563 ซึ่งองค์การได้ปรับปรุงแผนฟื้นฟูดังกล่าวเพิ่มเติม โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. จัดหารถโดยสารใหม่เพื่อประชาชน
   - การเช่ารถ EV โดยจ่ายค่าเช่าตามกิโลเมตรบริการ
   - การซื้อรถโดยสาร NGV ปัจจุบันได้ทำการซื้อรถโดยสารแล้ว
   - การจ้างเอกชนในการเดินรถ โดยจ่ายค่าเช่าตามกิโลเมตรบริการ
2. การนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้
   - การติดตั้งและใช้งานในระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์บนรถโดยสาร (e-Ticket)
   - การติดตั้งระบบตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติการเดินรถ (GPS)
   - ระบบบริหารงานหลักองค์การ (ERP) เพื่อใช้ในการบริหารจัดการ
3. การปรับโครงสร้างองค์การ
   - ปรับโครงสร้างองค์กร
   - การเกษียณอายุก่อนกำหนด (Early Retirement)
   - จ้างพนักงานขับรถ (Outsource) ตั้งแต่ปี 2563
   - จ้างพนักงานสำนักงานอัตราจ้าง (Outsource) ตั้งแต่ปี 2565 แทนพนักงานเกษียณอายุแต่ละปี
4. การพัฒนาพื้นที่เชิงธุรกิจ
   - อู่มีนบุรี
   - อู่บางเขน
   - ให้เอกชนร่วมลงทุนและเพิ่มรายได้ให้องค์การ
5. การขอให้ภาครัฐรับภาระหนี้สิน
   - ขอให้ภาครัฐรับภาระหนี้สินทั้งหมด
   - รัฐสนับสนุนเงิน PSO เฉพาะรถโดยสารปรับอากาศ 7 ปี
   - กำไรจากการดำเนินงานก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) เป็นบวกในปี 2572 เริ่มโครงการในปี 2565
6. การอำนวยความสะดวกในการเดินทางของผู้ใช้บริการรถโดยสาร
   - กำหนดช่องทางเดินรถเฉพาะรถโดยสารประจำทาง (บัสเลน) ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยจัดช่องทางที่มีความเหมาะสมและมีศักยภาพตั้งแต่ 6 ช่องจราจรขึ้นไป

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ กระทรวงคมนาคม และคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คนร.) ได้ให้ความเห็นชอบเรียบร้อยแล้ว และอยู่ระหว่างนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา

10. การดำเนินงานต่อเนื่องและการบริหารสภาพคล่อง

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 องค์การมีผลขาดทุนสะสมเกินส่วนของทุน จำนวน 121,634.12 ล้านบาท และมีหนี้สินหมุนเวียนสูงกว่าสินทรัพย์หมุนเวียน จำนวน 13,639.46 ล้านบาท โดยองค์การยังคงสามารถดำเนินงานได้ต่อเนื่อง เนื่องจากการบริหารสภาพคล่องภายใต้ความช่วยเหลือด้านการจัดหาแหล่งเงินทุน ค้ำประกันเงินกู้ และรับเงินอุดหนุนทางการเงินจากรัฐบาล

โดยองค์การได้จัดหาเงินทุนจากการทำสัญญากู้ยืมเงินและออกจำหน่ายพันธบัตร เพื่อใช้ในการดำเนินงานและบริหารสภาพคล่อง ดังนี้

1. การจัดหาเงินกู้ระยะสั้นจากสถาบันการเงินในประเทศ จำนวน 3 สัญญา วงเงิน 10,750.00 ล้านบาท เบิกเงินกู้แล้ว จำนวน 8,496.68 ล้านบาท (ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.11)

2. การจัดหาเงินกู้ระยะยาวจากสถาบันการเงินในประเทศ จำนวน 1 สัญญา วงเงิน 2,008.53 ล้านบาท เบิกเงินกู้แล้ว จำนวน 2,008.53 ล้านบาท (ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.16.1)

3. การออกจำหน่ายพันธบัตร จำนวน 7 ครั้ง วงเงิน 32,040.00 ล้านบาท (ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.16 และ 5.16.2) ดังนี้

3.1 องค์การได้ออกจำหน่ายพันธบัตรองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. 2564 ให้แก่สถาบันการเงิน นิติบุคคล และบุคคลธรรมดา โดยแต่งตั้งธนาคารออมสิน เป็นผู้จัดการจัดจำหน่ายและประกันการจำหน่าย เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2564 วงเงิน 12,190.00 ล้านบาท ดังนี้

3.1.1 ครั้งที่ 1 จำนวน 5,000.00 ล้านบาท มีกำหนดไถ่ถอน 5 ปี นับตั้งแต่วันที่ 26 มีนาคม 2564 (วันออกพันธบัตร)

3.1.2 ครั้งที่ 2 จำนวน 1,190.00 ล้านบาท มีกำหนดไถ่ถอน 10 ปี นับตั้งแต่วันที่ 26 มีนาคม 2564 (วันออกพันธบัตร)

3.1.3 ครั้งที่ 3 จำนวน 6,000.00 ล้านบาท มีกำหนดไถ่ถอน 7 ปี นับตั้งแต่วันที่ 29 มีนาคม 2564 (วันออกพันธบัตร)

3.2 องค์การได้ออกจำหน่ายพันธบัตรองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. 2564 ให้แก่สถาบันการเงิน นิติบุคคล และบุคคลธรรมดา โดยแต่งตั้งธนาคารกรุงไทย เป็นผู้จัดการจัดจำหน่ายและประกันการจำหน่าย เมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2564 วงเงิน 11,250.00 ล้านบาท ดังนี้

3.2.1 ครั้งที่ 4 จำนวน 4,200.00 ล้านบาท มีกำหนดไถ่ถอน 10 ปี นับตั้งแต่วันที่ 7 มิถุนายน 2564 (วันออกพันธบัตร)

3.2.2 ครั้งที่ 5 จำนวน 7,050.00 ล้านบาท มีกำหนดไถ่ถอน 20 ปี นับตั้งแต่วันที่ 7 มิถุนายน 2564 (วันออกพันธบัตร)

3.3 องค์การได้ออกจำหน่ายพันธบัตรองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. 2564 ให้แก่สถาบันการเงิน นิติบุคคล และบุคคลธรรมดา โดยแต่งตั้งธนาคารซีไอเอ็มบีไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้จัดการจัดจำหน่ายและประกันการจำหน่าย เมื่อวันที่ 15 กันยายน 2564 วงเงิน 5,000.00 ล้านบาท

- ครั้งที่ 6 จำนวน 5,000.00 ล้านบาท มีกำหนดไถ่ถอน 7 ปี 6 เดือน นับตั้งแต่วันที่ 20 กันยายน 2564 (วันออกพันธบัตร)

3.4 องค์การได้ออกจำหน่ายพันธบัตรองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. 2564 ให้แก่ สถาบันการเงิน นิติบุคคล และบุคคลธรรมดา โดยแต่งตั้งธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้จัดการจัดจำหน่ายและประกันการจำหน่าย เมื่อวันที่ 15 กันยายน 2564 วงเงิน 3,600.00 ล้านบาท

- ครั้งที่ 7 จำนวน 3,600.00 ล้านบาท มีกำหนดไถ่ถอน 15 ปี นับตั้งแต่วันที่ 20 กันยายน 2564 (วันออกพันธบัตร)

องค์การได้ประเมินความสามารถในการดำเนินงานต่อเนื่อง เพื่อพัฒนาให้เกิดเสถียรภาพองค์กรในการปฏิบัติงาน และผลขาดทุนลดลงอย่างต่อเนื่อง และมีแผนดำเนินการกู้เงินในช่วงปี 2564-2566 ดังนี้

1. ปี 2564 จำนวน 45,801.93 ล้านบาท (วงเงินเดิม 33,085.90 ล้านบาท) เนื่องจากคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้มีมติเห็นชอบให้องค์การกู้เงินเพื่อชำระหนี้เงินกู้เดิมที่ครบกำหนด (เพิ่มเติม) ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2563 จำนวน 258.00 ล้านบาท ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2564 จำนวน 8,600.00 ล้านบาท และครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2564 เพื่อกู้เงินชำระหนี้เสริมสภาพคล่อง จำนวน 608.03 ล้านบาท รวมถึงได้นำเงินกู้ของแผนปี 2565 มากู้ในปี 2564 วงเงิน 3,250.00 ล้านบาท ประกอบด้วย

1.1 เงินกู้เพื่อไถ่ถอนพันธบัตรและชำระคืนต้นเงินกู้ จำนวน 37,298.53 ล้านบาท

1.2 เงินกู้เพื่อเสริมสภาพคล่องทางการเงิน จำนวน 8,503.40 ล้านบาท (วงเงินเดิม 7,895.37 ล้านบาท) ได้แก่

1.2.1 ค่าเชื้อเพลิง จำนวน 3,219.22 ล้านบาท

1.2.2 ค่าเหมาซ่อม จำนวน 1,642.90 ล้านบาท

1.2.3 เสริมสภาพคล่องทางการเงิน จำนวน 3,641.28 ล้านบาท

2. ปี 2565 จำนวน 28,586.35 ล้านบาท (วงเงินเดิม 32,926.49 ล้านบาท) ประกอบด้วย

2.1 เงินกู้เพื่อไถ่ถอนพันธบัตรและชำระคืนต้นเงินกู้ จำนวน 20,782.63 ล้านบาท

2.2 เงินกู้เพื่อเสริมสภาพคล่องทางการเงิน จำนวน 7,803.72 ล้านบาท ได้แก่

2.2.1 ค่าเชื้อเพลิง จำนวน 2,867.03 ล้านบาท

2.2.2 ค่าเหมาซ่อม จำนวน 1,667.09 ล้านบาท

2.2.3 เสริมสภาพคล่องทางการเงิน จำนวน 3,269.60 ล้านบาท

3. ปี 2566 จำนวน 42,640.67 ล้านบาท ประกอบด้วย

3.1 เงินกู้เพื่อไถ่ถอนพันธบัตรและชำระคืนต้นเงินกู้ จำนวน 35,123.76 ล้านบาท

3.2 เงินกู้เพื่อเสริมสภาพคล่องทางการเงิน จำนวน 7,516.91 ล้านบาท ได้แก่

3.2.1 ค่าเชื้อเพลิง จำนวน 2,250.09 ล้านบาท

3.2.2 ค่าเหมาซ่อม จำนวน 1,422.42 ล้านบาท

3.2.3 เสริมสภาพคล่องทางการเงิน จำนวน 3,844.40 ล้านบาท

จากการดำเนินการดังกล่าวข้างต้นรวมถึงการจัดทำประมาณการกระแสเงินสดปี 2564-2566 ภายใต้เงื่อนไขที่ใช้ความระมัดระวัง พบว่าองค์การยังมีเงินสดสำรองในมืออยู่ในระดับที่เพียงพอ และยังสามารถดำเนินกิจการต่อเนื่องตามปกติ หากไม่ได้รับผลกระทบจากปัจจัยภายนอกที่องค์การไม่สามารถควบคุมได้

11. การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)

ตามสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ได้แพร่ระบาดอย่างต่อเนื่องในประเทศไทยและต่างประเทศ ทำให้รัฐบาลต้องประกาศใช้พระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ. 2548 เพื่อออกมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของโรคดังกล่าว โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 26 มีนาคม 2563 เป็นต้นไป รวมถึงประกาศห้ามหรือเตือนประชาชนให้งดการเดินทางไปยังประเทศที่มีการแพร่ระบาด และหลีกเลี่ยงพื้นที่ที่มีความเสี่ยงภายในประเทศ ซึ่งสถานการณ์ที่เกิดขึ้นอยู่เหนือการควบคุมขององค์การ เป็นเหตุให้องค์การต้องปรับลดจำนวนเที่ยววิ่งรถโดยสารให้บริการในแต่ละวันเพื่อให้สอดคล้องกับจำนวนผู้ใช้บริการที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้รายได้จากการเดินรถขององค์การลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

ผู้บริหารได้ประเมินผลกระทบเปรียบเทียบข้อมูลในช่วงก่อนและช่วงที่เกิดสถานการณ์ ได้ดังนี้

1. ก่อนเกิดสถานการณ์ ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2562 ถึงวันที่ 21 มีนาคม 2563 องค์การมีเที่ยววิ่งรถโดยสาร จำนวน 4,224,485 เที่ยว รายได้ค่าโดยสาร จำนวน 2,008,145,983.01 บาท รายได้ค่าโดยสารต่อเที่ยว จำนวน 475.00 บาทต่อเที่ยว
2. ช่วงที่เกิดสถานการณ์ ส่งผลให้รายได้ค่าโดยสารลดลง ดังนี้

2.1 ตั้งแต่วันที่ 22 มีนาคม 2563 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2563 องค์การมีเที่ยววิ่งรถโดยสาร จำนวน 4,262,884 เที่ยว รายได้ค่าโดยสาร จำนวน 1,425,456,601.00 บาท รายได้ค่าโดยสารต่อเที่ยว จำนวน 334.00 บาทต่อเที่ยว ลดลงจำนวน 141.00 บาทต่อเที่ยว

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2562 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2563 องค์การมีเที่ยววิ่งรถโดยสาร จำนวน 8,487,369 เที่ยว รายได้ค่าโดยสาร จำนวน 3,433,602,584.01 บาท รายได้ค่าโดยสารต่อเที่ยว จำนวน 405.00 บาท ลดลงจำนวน 70.00 บาทต่อเที่ยว

2.2 ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2563 ถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2564 องค์การมีเที่ยววิ่งรถโดยสาร จำนวน 7,538,454 เที่ยว รายได้ค่าโดยสาร จำนวน 2,323,488,454.00 บาท รายได้ค่าโดยสารต่อเที่ยว จำนวน 308.00 บาทต่อเที่ยว ลดลงจำนวน 167.00 บาทต่อเที่ยว และลดลงจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน จำนวน 97.00 บาทต่อเที่ยว

อย่างไรก็ตาม องค์การได้เฝ้าติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิด เพื่อกำหนดมาตรการในการให้บริการรถโดยสารอย่างเพียงพอ

12. เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

12.1 องค์การทำสัญญากู้ยืมเงินและออกจำหน่ายพันธบัตรเพื่อเสริมสภาพคล่องทางการเงินประจำปีงบประมาณ 2565 ภายใต้แผนการบริหารหนี้สาธารณะประจำปี 2565 แบ่งเป็นสัญญาเงินกู้ยืมและพันธบัตร ดังนี้

12.1.1 องค์การทำสัญญากู้ยืมเงินจากธนาคารกรุงไทย สัญญาเลขที่ 2/2564 เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2564 จำนวน 4,018.73 ล้านบาท กำหนดชำระคืนภายใน 1 ปี นับตั้งแต่วันที่ 18 ตุลาคม 2564 ถึงวันที่ 18 ตุลาคม 2565 ซึ่งปัจจุบันเบิกเงินกู้ครบทั้งจำนวนแล้ว

12.1.2 องค์การทำสัญญากู้ยืมเงินจากธนาคารออมสิน สัญญาเลขที่ 2/2564 เมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2564 จำนวน 3,150.00 ล้านบาท กำหนดชำระคืนภายใน 2 ปี นับตั้งแต่วันที่ 29 ตุลาคม 2564 ถึงวันที่ 29 ตุลาคม 2566 เบิกเงินกู้แล้วถึงวันที่ 8 มีนาคม 2565 จำนวน 2,219.50 ล้านบาท ส่วนที่เหลือจะทยอยเบิกให้เสร็จภายในวันที่ 29 เมษายน 2565

12.1.3 องค์การทำสัญญากู้ยืมเงินจากธนาคารกรุงไทย สัญญาเลขที่ 3/2564 เมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2564 จำนวน 4,361.77 ล้านบาท กำหนดชำระคืนภายใน 1 ปี นับตั้งแต่วันที่ 16 พฤศจิกายน 2564 ถึงวันที่ 16 พฤศจิกายน 2565 เบิกเงินกู้แล้วถึงวันที่ 16 พฤศจิกายน 2564 จำนวน 1,909.86 ล้านบาท ส่วนที่เหลือจะทยอยเบิกให้เสร็จภายในวันที่ 16 พฤษภาคม 2565

12.1.4 องค์การทำสัญญากู้ยืมเงินจากธนาคารกรุงไทย สัญญาเลขที่ 1/2565 เมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2564 จำนวน 4,306.66 ล้านบาท กำหนดชำระคืนภายใน 3 ปี นับตั้งแต่วันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2565 ถึงวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2568 ซึ่งปัจจุบันเบิกเงินกู้ครบทั้งจำนวนแล้ว

12.2 องค์การได้รับการจัดสรรงบประมาณในการชำระดอกเบี้ยจ่ายที่เกิดขึ้นจริงในปีงบประมาณ 2565 ตามแผนฟื้นฟูกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ก่อนปรับปรุง) จำนวน 2,181.72 ล้านบาท โดยองค์การได้เบิกเงินโครงการชำระหนี้เงินกู้เพื่อเสริมสภาพคล่องทางการเงิน (ค่าดอกเบี้ย) สำหรับแผนงานการบริหารจัดการหนี้ภาครัฐจำนวน 1,252.43 ล้านบาท ดังนี้

12.2.1 เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2564 ได้รับเงินบรรเทาภาระค่าดอกเบี้ย สำหรับเดือนตุลาคม 2564 จำนวน 362.07 ล้านบาท

12.2.2 เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2564 ได้รับเงินบรรเทาภาระค่าดอกเบี้ย สำหรับเดือนพฤศจิกายน 2564 จำนวน 54.47 ล้านบาท

12.2.3 เมื่อวันที่ 20 มกราคม 2565 ได้รับเงินบรรเทาภาระค่าดอกเบี้ย สำหรับเดือนธันวาคม 2564 จำนวน 290.63 ล้านบาท

12.2.4 เมื่อวันที่ 28 มกราคม 2565 ได้รับเงินบรรเทาภาระค่าดอกเบี้ย สำหรับเดือนมกราคม 2565 จำนวน 213.43 ล้านบาท

12.2.5 เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2565 ได้รับเงินบรรเทาภาระค่าดอกเบี้ย สำหรับเดือนกุมภาพันธ์ 2565 จำนวน 81.91 ล้านบาท

12.2.6 เมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2565 ได้รับเงินบรรเทาภาระค่าดอกเบี้ย สำหรับเดือนมีนาคม 2565 จำนวน 249.92 ล้านบาท

13. การจัดประเภทรายการใหม่

งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 ที่แสดงเป็นข้อมูลเปรียบเทียบได้จัดประเภทรายการใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับการจัดประเภทและการแสดงรายการในงบการเงินงวดปัจจุบัน ดังนี้

หน่วย : บาท

	ก่อนจัดประเภทรายการใหม่	เพิ่ม/(ลด)	หลังจัดประเภทรายการใหม่
สินทรัพย์หมุนเวียน			
ลูกหนี้การค้า	40,558,987.90	89,563,233.00	130,122,220.90
ลูกหนี้อื่น	1,878,137,787.22	(86,230,005.79)	1,791,907,781.43
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	189,734,329.04	91,618,940.55	281,353,269.59
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
เงินให้กู้ยืมระยะยาว	3,333,227.21	(3,333,227.21)	-
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	92,040,844.52	(91,579,211.78)	461,632.74
หนี้สินหมุนเวียน			
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	1,053,585,083.24	39,728.77	1,053,624,812.01

14. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินนี้ได้รับการอนุมัติให้ออกงบการเงินจากคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ เมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2565

.....

ลงชื่อ ..... ลงชื่อ .....

(นายกิตติกานต์ จอมดวง จารุวรพลกุล) (นายนิล สระทองเนียม)

ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ผู้อำนวยการสำนักบัญชีและกองทุนกลาง

สถานที่ตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

Location of the Bangkok Mass Transit Authority

สถานที่ตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
Location of the Bangkok Mass Transit Authority

เขต/ สำนักงาน Zone/ Office	สถานที่ตั้ง Location	โทรศัพท์ Telephone	เขต/สำนักงาน Zone/Office			
			กปด. Bus Oper.	อู่เก็บรถ Garage	จำนวนรถ No. of bus	เส้นทางการเดินรถ Bus routes
สำนักงานใหญ่ Head Office	131 ถ.วัฒนธรรม ห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310 131 Watthanatham Rd., Huai Khwang, Bangkok 10310	0 2246 0339 0 2246 0741-4				
เขตการเดินรถที่ 1 Bus Operation Zone 1	113 ถ.พหลโยธิน แขวงอนุสาวรีย์ เขตบางเขน กรุงเทพฯ 10220 113 Phahon Yothin Rd., Anusawari Subdistrict, Bang Khen District, Bangkok 10220	0 2552 0888 0 2521 4554 0 2567 6619 - 0 2567 3078	11 21 21 31	บางเขน / Bang Khen รังสิต / Rangsit ธรรมศาสตร์ / Thammasat รังสิต / Rangsit รวม (คัน) / Total (buses)	144 102 38 121 405	95, 114, 107, 129, 543ก, 543, A1, A2 95ก, 185, 39, 520, 555, A3, A4 510 34, 59, 503, ปอ.522 19 เส้นทาง / routes
เขตการเดินรถที่ 2 Bus Operation Zone 2	8/192-198 ซ.สวนสยาม 9 ถ.สวนสยาม แขวงคันนายาว เขตคันนายาว กรุงเทพฯ 10230 8/192-198 Soi Suan Siam 9, Suan Siam Rd., Khan Na Yao Subdistrict, Khan Na Yao District, Bangkok 10230	0 2919 8713 แฟกซ์ / Fax: 0 2919 8713 0 2517 2181-82 แฟกซ์ / Fax: 0 2540 7271 0 2919 8952 แฟกซ์ / Fax: 0 2919 8952 0 2540 3338 แฟกซ์ / Fax: 0 2540 3329	12 22 32	มีนบุรี / Min Buri สวนสยาม / Suan Siam สวนสยาม / Suan Siam รวม (คัน) / Total (buses)	177 118 102 397	26, 197, 96, 514, 501, 502, 131 60, 71, 168, 520 93, 519, 8, 526, 525 15 เส้นทาง / routes

เขต/ สำนักงาน Zone/ Office	สถานที่ตั้ง Location	โทรศัพท์ Telephone	เขต/สำนักงาน Zone/Office			
			กปด. Bus Oper.	อู่เก็บรถ Garage	จำนวนรถ No. of bus	เส้นทางการเดินรถ Bus routes
เขตการเดินรถที่ 3 Bus Operation Zone 3	100 ม.8 ถ.บางนา-ตราด ต.บางแก้ว อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ 10540 (เมกา บางนา) 100 Moo 8, Bang Na-Trat Rd., Bang Kaeo Subdistrict, Bang Phli District, Samut Prakan 10540	0 2316 1680 แฟกซ์ / Fax: 0 2316 1680				
		-	13	ช้างเอราวัณ 2 / Chang Erawan 2	60	2, 23
		0 2385 9326	13	ปู่เจ้าสมิงพราย / Pu Chao Saming Phrai	20	45
		0 2385 3033	23	ฟาร์มจระเข้ / Crocodile Farm	97	102, 536, 508, 142, 511
		0 2024 9761	33	แพรกษา (บ่อดิน) / Phraekkasa	64	25, 145
		0 2316 1693	33	เมกา บางนา / Mega Bangna	113	23ก, 132, S1, 180, 11, 206,
				รวม (คัน) / Total (buses)	354	16 เส้นทาง / routes
เขตการเดินรถที่ 4 Bus Operation Zone 4	148 ถ.สุนทรโกษา แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110 148 Sunthon Kosa Rd., Khlong Toei Subdistrict, Khlong Toei District, Bangkok 10110	0 2249 3638 0 2249 4025 แฟกซ์ / Fax: 0 2246 4033	14	คลองเตย / Khlong Toei	144	4, 13, 47, 72, 136, 205
		0 2294 4246 แฟกซ์ / Fax: 0 2294 4248	24	สาธุประดิษฐ์ / Sathu Pradit	107	1, 22, 62, 77
		0 2247 6497 แฟกซ์ / Fax: 0 2247 6497	34	พระราม 9 / Rama 9	85	12, 36, 179, 54
				รวม (คัน) / Total (buses)	336	14 เส้นทาง / routes
เขตการเดินรถที่ 5 Bus Operation Zone 5	66/19 ม.4 ซ.94 ถ.พระราม 2 แขวงแสมดำ เขตบางขุนเทียน กรุงเทพฯ 10150 66/19 Moo 4, Rama 2 Rd., Soi 94, Samae Dam Subdistrict, Bang Khun Thian District, Bangkok 10150	0 2896 2343 แฟกซ์ / Fax: 0 2896 2344				
		0 2463 5862	15	พระประแดง / Phra Pradaeng	139	20, 21, 37, 82, ปอ.138
		0 2496 1977	25	กัลปพฤกษ์ / Kanlapaphruek	77	15, 88, 111, 195, 209
		0 2451 4103	35	แสมดำ / Samae Dam	195	68, 76, 105, ปอ.140, ปอ.141
				รวม (คัน) / Total (buses)	411	15 เส้นทาง / routes

เขต/ สำนักงาน Zone/ Office	สถานที่ตั้ง Location	โทรศัพท์ Telephone	เขต/สำนักงาน Zone/Office			
			กปด. Bus Oper.	อู่เก็บรถ Garage	จำนวนรถ No. of bus	เส้นทางการเดินรถ Bus routes
เขตการเดินรถที่ 6 Bus Operation Zone 6	84 ถ.บรมราชชนนี แขวงศาลาธรรมสพน์ เขตทวีวัฒนา กรุงเทพฯ 10170 84 Borom Ratchachonnani Rd., Sala Thammasop Subdistrict, Thawi Watthana District, Bangkok 10170	0 2454 7194 แฟกซ์ / Fax: 0 2454 7194				
		0 3438 8998	16	ไร่ขิง / Rai Khing	129	80ก, 91ก, ปอ.80, 84, ปอ.84, 189, 556
		0 2413 0655	26	บรมราชชนนี Borom Ratchachonnani	124	42, 84ก, 101, ปอ.79, 509
		0 2413 1164	36	บรมราชชนนี Borom Ratchachonnani	122	208, 7, 7ก, 165, ปอ.91, ปอ.198, 515
				รวม (คัน) / Total (buses)	375	19 เส้นทาง / routes
เขตการเดินรถที่ 7 Bus Operation Zone 7	85 ม.4 ถ.บางกรวย-ไทรน้อย ต.บางบัวทอง อ.บางบัวทอง จ.นนทบุรี 11110 85/3 Moo 3, Bang Kruai - Sai Noi Rd., Bang Bua Thong Subdistrict, Bang Bua Thong District, Nonthaburi 11000	0 2194 4736-37				
		0 2194 4736-37	17	เทศบาลบางบัวทอง / Bang Bua Thong Municipality	58	ปอ.166, 32, 210
		0 2194 4732	17	บัวทองเคหะ / Bua Thong Kheha	66	134, 516
		0 2443 0737	27	ท่าอิฐ / Tha It	172	63, 65, 50, 18, 97, 24, 53
		0 2147 1457	37	ไทรน้อย / Sai Noi	69	66, ปอ.70, 505
				รวม (คัน) / Total (buses)	365	15 เส้นทาง / routes
เขตการเดินรถที่ 8 Bus Operation Zone 8	8/185-191 ซอยสวนสยาม 9 ถ.สวนสยาม คันนายาว กรุงเทพฯ 10230 8/185-191 Soi Suan Siam 9, Suan Siam Rd., Khan Na Yao Subdistrict, Khan Na Yao District, Bangkok 10230	0 2919 8949 แฟกซ์ / Fax: 0 2919 8948				
		-	18	กำแพงเพชร / Kamphaeng Phet	94	3, 16, 49, 67, 204, 517
		0 2509 1803-4	28	รามอินทรา / Ram Inthra	109	117, 156, 137, 178
		0 2540 4947	38	สวนสยาม / Suan Siam	120	36ก, 73, 178, 191
				รวม (คัน) / Total (buses)	323	14 เส้นทาง / routes
ฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ Private Joint Bus Operation Department 131 ถ.วัฒนธรรม ห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10320 131 Watthanatham Rd., Huai Khwang, Bangkok 10320	ฝรร. 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	ดูแลรับผิดชอบรถร่วมขนาดใหญ่ Responsible for joint big buses ดูแลรับผิดชอบรถมินิบัส Responsible for minibuses ดูแลรับผิดชอบรถตู้ปรับอากาศ Responsible for air-conditioned vans ดูแลรับผิดชอบรถร่วมในซอย (หมวด 4) Responsible for microbuses (Bus Category 4)				

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
Bangkok Mass Transit Authority

คณะที่ปรึกษา
Advisors

นายกิตติกานต์ จอมดวง จารุวรพลกุล Mr. Kittikan Chomdoung Charuworapolkul	ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ Director General of the Bangkok Mass Transit Authority
นางพริ้มเพรา วงศ์สุทธิรัตน์ Mrs. Phimphaw Wongsuthirat	รองผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร Deputy Director General (Administration)
นายวิโรจน์ แหวนทองคำ Mr. Viroch Wanthongkam	ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร Assistant Director General (Administration)

คณะผู้จัดทำ
Editorial Team

นายธนกร สังข์แก้ว Mr. Thanakon Sangkaew	ผู้ช่วยผู้อำนวยการสำนักผู้อำนวยการ รักษาการในตำแหน่ง ผู้อำนวยการสำนักผู้อำนวยการ Assistant Director of the Director General Office Department, Acting Director
นายสุชาติ พลายงาม Mr. Suchart Plyngarm	หัวหน้ากลุ่มงานประชาสัมพันธ์ Head of the Public Relations Division
นางสาวชนธิชา สุรัตน์ Ms. Chonticha Suratn	หัวหน้างานประชาสัมพันธ์ Head of Public Relations Operation

บรรณาธิการ
Editor

นายธนกร สังข์แก้ว
Mr. Thanakon Sangkaew

BMTA

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

สำนักงานใหญ่ 131 ถนนวัฒนธรรม เขตห้วยขวาง กทม. 10310

โทรศัพท์ 0 2246 0339, 0 2246 0741-4

Bangkok Mass Transit Authority

Office 131 Wathanatham Rd., Huai Khwang, Bangkok 10310

Tel 0 2246 0339, 0 2246 0741-4

www.bmta.co.th

Call Center 1348