

สรุปรายงานการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ
ครั้งที่ ๙/๒๕๕๖ วันที่ ๑๙ กันยายน ๒๕๕๖

เรื่อง เพื่อพิจารณาขอความเห็นชอบการทบทวนและปรับปรุงแผนวิสาหกิจ
ปีงบประมาณ ๒๕๕๕-๒๕๕๙ (ปรับปรุงปี ๒๕๕๖)
ความเป็นมา

๑.๑ ด้วยรายงานการให้คำปรึกษาระบบประเมินผลการดำเนินงาน
ของบริษัท ขนส่ง จำกัด (TRIS) ประจำปีบัญชี ๒๕๕๖ ตัวชี้วัดที่ ๓.๑ บทบาทของ
คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ ได้กำหนดให้คณะกรรมการของบริษัทฯ มีบทบาท
และมีส่วนร่วมในการกำหนดทิศทาง นโยบาย แผนงาน กลยุทธ์ และเป้าหมาย
ที่ชัดเจนและเป็นรูปธรรม ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว รวมถึงการพิจารณาทบทวน
และปรับปรุงแผนวิสาหกิจอย่างน้อยเป็นประจำทุกปี หรือเมื่อมีความจำเป็น
เพื่อให้มีความสอดคล้องกับสถานการณ์และสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป
โดยกำหนดให้นำเสนอคณะกรรมการของบริษัทฯ ให้ความเห็นชอบก่อนเริ่มปีบัญชี
งบประมาณของแผนฉบับดังกล่าว

๑.๒ บริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำงบประมาณ แผนปฏิบัติการ
ประจำปี และการพิจารณาทบทวนปรับปรุงแผนวิสาหกิจของบริษัทฯ ประกอบด้วย
คณะกรรมการฯ จำนวน ๓ ชุด ดังนี้

- ชุดที่ ๑. คณะกรรมการกำหนดทิศทางการดำเนินงาน
ระดับองค์กร มีหน้าที่กำหนดทิศทางการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยกำหนด
วิสัยทัศน์ พันธกิจ เป้าหมาย วัตถุประสงค์ พร้อมเลือกยุทธศาสตร์ในแต่ละระดับ
มาใช้ให้สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ พันธกิจขององค์กร และพิจารณาทบทวนและ
ปรับปรุงแผนเมื่อมีปัจจัยแวดล้อมภายในและภายนอก ที่ส่งผลกระทบต่อ
การดำเนินงานของบริษัทฯ

- ชุดที่ ๒. คณะกรรมการจัดทำแผนกลยุทธ์ระดับหน่วยธุรกิจ
(Business Unit) มีหน้าที่จัดทำแผนงานและงบประมาณในระดับหน่วยธุรกิจ
วิเคราะห์ผลการดำเนินงาน ติดตาม ประเมินผล และรายงานผลการดำเนิน
เป็นรายเดือน

- ชุดที่ ๓. คณะกรรมการอำนวยการ มีหน้าที่สนับสนุนข้อมูล
โดยรวม และคัดเลือกข้อมูลทั้งภายในและภายนอก เช่น สภาพแวดล้อมภายใน
และภายนอก นโยบายและยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ
ของบริษัทฯ ทั้งทางด้านการเงิน และไม่ใช้ด้านการเงิน เสนอคณะกรรมการฯ ต่างๆ
เพื่อมาวิเคราะห์ SWOT กำหนดยุทธศาสตร์ งบประมาณ และแผนงานต่างๆ
สนับสนุนการเขียนแผนงาน/โครงการ รวมทั้งการวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยง

ข้อเท็จจริง

๒.๑ บริษัทฯ ได้ดำเนินการทบทวนและปรับปรุงแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๕๕ - ๒๕๕๙ (ปรับปรุงปี ๒๕๕๖) ตามแนวทางและขั้นตอนที่สอดคล้องตามหลักเกณฑ์ระบบประเมินคุณภาพพัสดุวิสาหกิจ (SEPA) ดังนี้

๑.) คณะกรรมการอำนวยการ (ชุดที่ ๓.) ได้พิจารณาทบทวนกระบวนการจัดทำแผนวิสาหกิจฯ แล้ว มีความเห็นว่า กระบวนการจัดทำแผนวิสาหกิจฯ ดังรูปด้านล่าง มีความเหมาะสม



๒.) คณะกรรมการอำนวยการ (ชุดที่ ๓.) รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น แผนพัฒนาธุรกิจหลักและธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องปี ๒๕๕๖ - ๒๕๕๘ นโยบายยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานทั้งด้านการเงินและไม่ใช้ด้านการเงิน ด้านบุคลากรและกระบวนการบริหารจัดการ ผลการดำเนินงานตามแผนงานและตัวชี้วัดด้านกฎหมาย ข้อกำหนด หรือกฎระเบียบทางราชการต่างๆ ด้าน IT ด้านลูกค้า และด้านนโยบาย แผนยุทธศาสตร์ การเมือง สภาพเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม และร่วมกับที่ปรึกษาจากบริษัท เอเอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด (AMP) ทบทวนผลการวิเคราะห์ SWOT และแผนยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย วิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์

/ วัตถุประสงค์....

วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ และตัวชี้วัด พร้อมนำเสนอต่อ คณะกรรมการกำหนดทิศทางการดำเนินงานระดับองค์กร (ชุดที่ ๑.) ซึ่งได้พิจารณา ผลการทบทวนและปรับปรุงแผนวิสาหกิจ ปี ๒๕๕๕ – ๒๕๕๙ (ปรับปรุงปี ๒๕๕๖) แล้วมีความเห็นว่า นโยบายรัฐบาลและปัจจัยแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง มีการเตรียม ความพร้อมรองรับการเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) โดยมุ่งเน้น การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ เพื่อให้โครงสร้างพื้นฐานมีความเชื่อมโยง และมีขีดความสามารถในการรองรับความสะดวกรวดเร็วจึงการค้าและการลงทุน

ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้ดำเนินการปรับวิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์ วัตถุประสงค์ เชิงยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์และตัวชี้วัด ให้สอดคล้องกับนโยบายดังกล่าว พร้อมได้นำแผนยุทธศาสตร์ดังกล่าว ไปสู่การปฏิบัติโดยการทบทวนและปรับปรุง แผนงาน/โครงการ งบประมาณ และความเสี่ยง เพื่อผลักดันการดำเนินการให้บรรลุ ตัวชี้วัด เป้าประสงค์ และวิสัยทัศน์ โดยใช้กระบวนการมีส่วนร่วมด้วยการจัดประชุม เชิงปฏิบัติการคณะกรรมการจัดทำแผนกลยุทธ์ระดับหน่วยธุรกิจฯ คณะกรรมการ อำนวยการฯ ตามคำสั่งบริษัทฯ ที่ ข. ๒๐๘/๒๕๕๖ และผู้เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย

- ๑) หน่วยงานธุรกิจเดินรถ
- ๒) หน่วยงานบริหารการเดินรถ
- ๓) หน่วยงานซ่อมบำรุงและตรวจสภาพรถ
- ๔) หน่วยงานสนับสนุน แบ่งตามภารกิจ ได้แก่
 - ๔.๑) หน่วยงานด้านการกำกับดูแลที่ดีและความรับผิดชอบต่อสังคม
 - ๔.๒) หน่วยงานด้านการตลาดและประชาสัมพันธ์
 - ๔.๓) หน่วยงานด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล
 - ๔.๔) หน่วยงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

๒.๒ คณะอนุกรรมการกำกับกลยุทธ์และการบริหาร ในการประชุมครั้งที่ ๘/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๑๗ กันยายน ๒๕๕๖ ได้พิจารณารายละเอียดของแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๕๕ – ๒๕๕๙ (ปรับปรุงปี ๒๕๕๖) แล้ว ที่ประชุมมีความเห็น ดังนี้

๑.) แกไขปีของวิสัยทัศน์ จากเดิม “เป็นศูนย์กลางธุรกิจการขนส่ง ด้วยรถโดยสารที่ทันสมัย ได้มาตรฐานบริการเป็นที่ยอมรับ เชื่อมโยงทั่วภูมิภาค ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๐” เป็น “๒๕๕๙” เพื่อให้มีความสอดคล้องกับ กรอบระยะเวลาของแผนวิสาหกิจฯ

๒.) แกไขคำจำกัดความของวิสัยทัศน์ ในส่วนของคำว่า

๒.๑) “บริการเป็นที่ยอมรับ” จากเดิม “ความพึงพอใจ ของผู้ใช้บริการรถบริษัทฯ ต้องไม่ต่ำกว่าระดับ ๔” เป็น “ความพึงพอใจของ ผู้ใช้บริการของบริษัทฯ ไม่ต่ำกว่าอันดับ ๓ ของผู้ให้บริการ (สถานีขนส่ง ผู้โดยสาร, รถโดยสาร, พนักงานให้บริการ)”

/ ๒.๒ “ภูมิภาค”

๒.๒) “ภูมิภาค” จากเดิม “ไทย พม่า ลาว กัมพูชา เวียดนาม มาเลเซีย สิงคโปร์ และจีน” เป็น “กลุ่มประเทศที่มีภูมิศาสตร์เอื้อต่อการเชื่อมต่อระบบการขนส่งทางบก ได้แก่ ไทย พม่า ลาว กัมพูชา เวียดนาม มาเลเซีย สิงคโปร์ และจีน”

๓.) แก้ไขตัวชี้วัดของเป้าประสงค์ ข้อที่ ๑.๑ จากเดิม “ระดับความพึงพอใจไม่ต่ำกว่าระดับ ๔.๐๐ ทุกปี” เป็น “ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการของบริษัทฯ ไม่ต่ำกว่าอันดับ ๓ ของผู้ให้บริการทุกปี” เพื่อให้มีความสอดคล้องกับคำจำกัดความของวิสัยทัศน์ข้างต้น

ทั้งนี้ คณะอนุกรรมการกำกับกลยุทธ์และการบริหาร ได้ให้ความเห็นชอบการทบทวนและปรับปรุงแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๕๕ – ๒๕๕๙ (ปรับปรุงปี ๒๕๕๖) ตามความเห็นของที่ประชุม พร้อมทั้งเห็นควรให้นำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบ พร้อมข้อเสนอแนะต่อไป

โดยมีรายละเอียดเป็น ดังนี้

๑. วิสัยทัศน์ (Vision) : เป็นศูนย์กลางธุรกิจการขนส่งด้วยรถโดยสารที่ทันสมัย ได้มาตรฐานบริการเป็นที่ยอมรับ เชื่อมโยงทั่วภูมิภาค ภายในปี พ.ศ. ๒๕๕๙

“ศูนย์กลาง” หมายถึง มีองค์ประกอบ คือ รถโดยสาร สถานีขนส่งผู้โดยสาร บุคลากร เทคโนโลยีที่ทันสมัย และจุดขนถ่ายผู้โดยสาร และสินค้า ที่มีความเชื่อมโยงทั่วภูมิภาค รวมทั้งมี Warehouse ในแต่ละภูมิภาค

“บริการเป็นที่ยอมรับ” หมายถึง ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการของบริษัทฯ ไม่ต่ำกว่าอันดับ ๓ ของผู้ให้บริการ (สถานีขนส่งผู้โดยสาร, รถโดยสาร, พนักงานให้บริการ)

“ภูมิภาค” หมายถึง กลุ่มประเทศที่มีภูมิศาสตร์เอื้อต่อการเชื่อมต่อระบบการขนส่งทางบก ได้แก่ ไทย พม่า ลาว กัมพูชา เวียดนาม มาเลเซีย สิงคโปร์ และจีน

๒. ค่านิยม (Value) : ลูกค้ำสำคัญ มุ่งมั่นพัฒนา รักษาคุณภาพ

๒.๑ ลูกค้ำสำคัญ : ให้ความมั่นใจ ยึดถือข้อกำหนด เพื่อจัดการงานบริการให้ลูกค้ำมีความพึงพอใจสูงสุด

๒.๒ มุ่งมั่นพัฒนา : จัดระบบและพัฒนางานของตนเองตามหลักการบริหารสู่ความเป็นเลิศ เพื่อรักษาไว้ซึ่งความเข้มแข็งขององค์กร

๒.๓ รักษาคุณภาพ : รับผิดชอบในบทบาท ภารกิจ และเป้าหมายขององค์กร โดยแสดงออกถึงความผูกพัน เต็มใจ และมีส่วนร่วมต่อความสำเร็จในการทำงานของทีม ตลอดจนแลกเปลี่ยนประสบการณ์และความคิดเห็นต่างๆ กับสมาชิกในทีม เพื่อปรับปรุงและรักษาคุณภาพของงานอย่างต่อเนื่อง

/ ๓. พันธกิจ....

๓. พันธกิจ (Missions)

๓.๑ พัฒนาการบริการอย่างต่อเนื่องให้ได้มาตรฐานสากล ทั้งธุรกิจเดินรถและธุรกิจสถานี โดยมุ่งเน้นด้านความปลอดภัย ความสะดวกสบาย ตรงต่อเวลา และความทันสมัย เพื่อสร้างความประทับใจและตอบสนองความต้องการผู้ใช้บริการ

๓.๒ พัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสาร ศูนย์ซ่อมบำรุงฯ และจัดบริการเดินรถ ให้มีลักษณะโครงข่ายที่ครอบคลุมทั่วประเทศและเชื่อมต่อระหว่างประเทศ ในภูมิภาค

๓.๓ ยกระดับมาตรฐานการกำกับดูแลรถบริษัทฯ และ รรร่วมบริการรักษาสิทธิที่พึงมีของผู้โดยสาร รวมถึงการให้ความคุ้มครองชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารและบุคคลที่สาม

๓.๔ บริหารกิจการโดยยึดถือประโยชน์ผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย จัดระบบการบริหารจัดการให้มีประสิทธิภาพ มีความคล่องตัว เพิ่มศักยภาพบุคลากร สร้างความได้เปรียบในเชิงต้นทุน และนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยมาใช้ เพื่อนำไปสู่การบริการที่มีคุณภาพและสามารถแข่งขันได้

๔. ความสามารถหลัก (Core Competency)

๔.๑ มีความคล่องตัวในการบริหารจัดการรถโดยสาร รองรับความต้องการเดินทาง ทั้งในสถานการณ์ปกติและสถานการณ์ฉุกเฉิน

๔.๒ มีโครงข่ายการให้บริการครอบคลุมทั่วทุกภาค สามารถเข้าถึงลูกค้าได้อย่างทั่วถึง

๕. ความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Challenges)

๕.๑ การลดอุปสรรคในการเข้าสู่ตลาดในด้านต่างๆ ลง และเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นของนักลงทุนอาเซียน ส่งผลให้ผู้ประกอบการต่างชาติสามารถเข้ามาลงทุนประกอบการเดินรถในประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านได้ง่ายขึ้น ทำให้ บขส. มีคู่แข่งที่เข้มแข็งมากขึ้น

๕.๒ การผลักดันการเติบโตทางธุรกิจยังไม่เป็นไปตามเป้าหมาย เนื่องจากขาดผู้มีทักษะในงานสำคัญ เช่น ภารกิจด้านการตลาดในภาพรวม มีประสิทธิภาพต่ำและไม่ชัดเจนการบริหารสินทรัพย์

๖. ความได้เปรียบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Advantages)

๖.๑ โครงข่ายการให้บริการครอบคลุมทั่วทุกภาคสามารถเข้าถึงลูกค้า ได้อย่างทั่วถึง และเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างสะดวกทุกประเทศที่มีชายแดนติดต่อกัน จึงเป็นประโยชน์ในแง่ของการขยายเส้นทางเดินรถ

๖.๒ ในระยะสั้นเป็นผู้ผูกขาดการเดินรถหมวด ๒ และการเดินรถระหว่างประเทศ

๗. ยุทธศาสตร์ (Strategies)

- ๗.๑ เสริมความสามารถในการแข่งขันและการพัฒนาบริการ
- ๗.๒ เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารต้นทุนและการบริหารความเสี่ยงในการเผชิญกับสภาวะการแข่งขันที่รุนแรง
- ๗.๓ พัฒนาระบบการบริหารบนหลักธรรมาภิบาล

๘. วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objectives)

- ๘.๑ เพื่อยกระดับมาตรฐานคุณภาพการบริการให้สามารถแข่งขันในธุรกิจการขนส่งด้วยการตลาด และให้บริการที่ตอบสนองความต้องการของลูกค้า ส่งผลให้รายได้ของ บขส. เติบโตอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน
- ๘.๒ การจัดการบริการเดินรถและโครงสร้างพื้นฐานให้มีลักษณะโครงข่ายที่ครอบคลุมทั่วประเทศ และเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาค รวมทั้งเชื่อมต่อกับสาขาการขนส่งอื่น
- ๘.๓ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการต้นทุน และสามารถบริหารความเสี่ยงในการเผชิญหน้ากับสภาวะการแข่งขันที่รุนแรง
- ๘.๔ เพื่อเพิ่มศักยภาพสถานีขนส่งผู้โดยสารและศูนย์ซ่อมบำรุงฯ ที่ครบวงจร รวมทั้งอสังหาริมทรัพย์ต่างๆ ให้เกิดประโยชน์สูงสุด
- ๘.๕ จัดการองค์กร โดยยึดถือประโยชน์ผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยการจัดระบบการบริหารจัดการให้มีประสิทธิภาพ มีความคล่องตัว เพิ่มศักยภาพของบุคลากร รวมทั้งให้ความสำคัญในธรรมาภิบาลในด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม และตอบสนองต่อนโยบายของรัฐบาล

เป้าประสงค์ (Goals)	ตัวชี้วัด
<p>๑) มีความสามารถในการแข่งขันเพิ่มขึ้น ด้วยการตลาดและการให้บริการ ให้ผู้รับบริการพึงพอใจ พร้อมทั้งมีโครงสร้างพื้นฐานมีลักษณะโครงข่ายที่ครอบคลุมทั่วประเทศ และเชื่อมต่อกับภูมิภาค รวมทั้งเชื่อมต่อกับสาขาการขนส่งอื่นได้ เพื่อรายได้และผลกำไรของ บขส. เดิบโตอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน</p>	<p>๑.๑) ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการของบริษัทฯ ไม่ต่ำกว่าอันดับ ๓ ของผู้ให้บริการทุกปี</p> <p>๑.๒) อัตราบรรทุกรวม (Load Factor) ไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๖๙.๐๐ ในปี ๒๕๕๗ และเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๗๐.๐๐ ในปี ๒๕๕๙</p> <p>๑.๓) รายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องและเชื่อมโยงเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕.๐๐ ทุกปี</p> <p>๑.๔) มีสถานีขนส่งผู้โดยสารที่จะพัฒนาสู่การเป็น ศูนย์กลางขนส่งผู้โดยสารในประเทศ (HUB) หรือระหว่างประเทศ (GATEWAY) อย่างน้อย ๒ แห่ง ภายในปี ๒๕๕๙</p> <p>๑.๕) ประสานกับภาครัฐให้มีระบบการขนส่งเชื่อมต่อกับสาขาการขนส่งอื่น</p>
<p>๒) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการต้นทุนและสามารถบริหารความเสี่ยงในการเผชิญกับสภาวะการแข่งขันที่รุนแรง</p>	<p>๒.๑) ค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรต่อรายได้จากการดำเนินงาน ไม่เกินร้อยละ ๒๓.๐๐ ในปี ๒๕๕๙</p>
<p>๓) สร้างมูลค่าเพิ่มจากการบริหารทรัพย์สินให้เกิดประโยชน์สูงสุด และเพิ่มศักยภาพในการสร้างรายได้ให้แก่องค์กร (สถานี, อสังหาริมทรัพย์)</p>	<p>๓.๑) สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ เป็นสถานีขนส่งผู้โดยสารต้นแบบด้านระบบการบริหารจัดการ ภายในปี ๒๕๕๙</p>
<p>๔) พัฒนาระบบการบริหารบนหลักธรรมาภิบาล โดยให้ความสำคัญในด้านความรับผิดชอบต่อสังคม สิ่งแวดล้อม บุคลากร และสนองตอบต่อนโยบายรัฐบาล</p>	<p>๔.๑) ผลการประเมินกระบวนการ/ระบบของรัฐวิสาหกิจ (SEPA) สูงกว่าปีที่ผ่านมา</p> <p>๔.๒) บุคลากรมีผลการประเมินทักษะความสามารถประจำกลุ่มงาน (Functional Competency : FC) ร้อยละ ๘๘.๐๐ ในปี ๒๕๕๙</p>

โดยสรุปผลการทบทวนและปรับปรุงแผนงาน/โครงการ และงบประมาณ จากเดิม จำนวน ๑๔ แผนงาน ๒๙ โครงการ งบประมาณ รวมทั้งสิ้น ๑,๓๑๕.๑๓๓ ล้านบาท แบ่งเป็น งบลงทุน จำนวน ๑,๑๔๙.๘๒๕ ล้านบาท งบทำการ จำนวน ๑๖๕.๓๐๘ ล้านบาท ซึ่งปรับใหม่เป็น ๑๖ แผนงาน ๓๔ โครงการ งบประมาณ รวมทั้งสิ้น ๑,๙๘๗.๓๔๐ ล้านบาท แบ่งเป็น งบลงทุน จำนวน ๑,๖๙๖.๖๒๐ ล้านบาท งบทำการ จำนวน ๒๙๐.๗๒๐ ล้านบาท รายละเอียดตามเอกสารแนบ เสนอกรรมการทุกท่านแล้ว

ความเห็น

คณะอนุกรรมการกำกับกลยุทธ์และการบริหาร ในการประชุมครั้งที่ ๘/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๑๗ กันยายน ๒๕๕๖ ได้พิจารณารายละเอียดของแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๕๕ – ๒๕๕๙ (ปรับปรุงปี ๒๕๕๖) แล้ว ที่ประชุมมีความเห็น ดังนี้

๑.) แก้ไขปีของวิสัยทัศน์ จากเดิม “เป็นศูนย์กลางธุรกิจการขนส่งด้วยรถโดยสารที่ทันสมัย ได้มาตรฐานบริการเป็นที่ยอมรับ เชื่อมโยงทั่วภูมิภาค ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๐” เป็น “๒๕๕๙” เพื่อให้มีความสอดคล้องกับกรอบระยะเวลาของแผนวิสาหกิจฯ

๒.) แก้ไขคำจำกัดความของวิสัยทัศน์ ในส่วนของคำว่า

๒.๑) “บริการเป็นที่ยอมรับ” จากเดิม “ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถบริษัทฯ ต้องไม่ต่ำกว่าระดับ ๔” เป็น “ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการของบริษัทฯ ไม่ต่ำกว่าอันดับ ๓ ของผู้ให้บริการ (สถานีขนส่งผู้โดยสาร, รถโดยสาร, พนักงานให้บริการ)”

๒.๒) “ภูมิภาค” จากเดิม “ไทย พม่า ลาว กัมพูชา เวียดนาม มาเลเซีย สิงคโปร์ และจีน” เป็น “กลุ่มประเทศที่มีภูมิศาสตร์เอื้อต่อการเชื่อมต่อระบบการขนส่งทางบก ได้แก่ ไทย พม่า ลาว กัมพูชา เวียดนาม มาเลเซีย สิงคโปร์ และจีน”

๓.) แก้ไขตัวชี้วัดของเป้าประสงค์ ข้อที่ ๑.๑ จากเดิม “ระดับความพึงพอใจไม่ต่ำกว่าระดับ ๔.๐๐ ทุกปี” เป็น “ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการของบริษัทฯ ไม่ต่ำกว่าอันดับ ๓ ของผู้ให้บริการทุกปี” เพื่อให้มีความสอดคล้องกับคำจำกัดความของวิสัยทัศน์ข้างต้น

ทั้งนี้ คณะอนุกรรมการกำกับกลยุทธ์และการบริหาร ได้ให้ความเห็นชอบการทบทวนและปรับปรุงแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๕๕ – ๒๕๕๙ (ปรับปรุงปี ๒๕๕๖) ตามความเห็นของที่ประชุม พร้อมทั้งเห็นควรให้นำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบ พร้อมข้อเสนอแนะต่อไป

การพิจารณาของคณะกรรมการบริษัทฯ

ที่ประชุมได้พิจารณารายละเอียดแล้วมีความเห็นว่า การปรับปรุงแผนวิสาหกิจปีงบประมาณ ๒๕๕๕-๒๕๕๙ (ปรับปรุงปี ๒๕๕๖) บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแนวทางและขั้นตอนในการทบทวนแผนวิสาหกิจที่สอดคล้องตามหลักเกณฑ์ระบบประเมินผลคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (SEPA) ซึ่งได้ผ่านความเห็นชอบของคณะอนุกรรมการกำกับกลยุทธ์และการบริหารแล้ว จึงเห็นชอบการทบทวนและปรับปรุงแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๕๕-๒๕๕๙ (ปรับปรุงปี ๒๕๕๖)

มติที่ประชุม

เห็นชอบการทบทวนและปรับปรุงแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๕๕-๒๕๕๙ (ปรับปรุงปี ๒๕๕๖) และให้บริษัทฯ พิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

เรื่อง เพื่อพิจารณาขอความเห็นชอบผลการทบทวนและปรับปรุงแผนการใช้ทรัพยากรและความร่วมมือระหว่างกันของรัฐวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๕๕ - ๒๕๕๙ (ประจำปี ๒๕๕๖) และแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๗

ความเป็นมา

๑. ตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานของบริษัท ขนส่ง จำกัด ประจำปีบัญชี ๒๕๕๖ ข้อ ๑.๔ การใช้ทรัพยากรและความร่วมมือระหว่างกันของรัฐวิสาหกิจ กำหนดให้ บขส. ต้องดำเนินงานตามแผนการใช้ทรัพยากรและความร่วมมือระหว่างกันของรัฐวิสาหกิจ รวมทั้งทบทวน และปรับปรุง (ถ้าจำเป็น)

๒. บริษัทฯ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินงานตามตัวชี้วัดที่ ๑.๔ การใช้ทรัพยากรและความร่วมมือระหว่างกันของรัฐวิสาหกิจ เพื่อพิจารณาทบทวนและปรับปรุงแผนการใช้ทรัพยากรและความร่วมมือระหว่างกันของรัฐวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๕๕ - ๒๕๕๙ และจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๗ ตามคำสั่งบริษัทฯ ที่ ข. ๑๕๗/๒๕๕๖ ลงวันที่ ๒๗ มิถุนายน ๒๕๕๖ โดยมีผู้ช่วยผู้จัดการใหญ่ฝ่ายบริหาร เป็นประธานกรรมการ

ข้อเท็จจริง

บริษัทฯ ประสานกับหน่วยงานความร่วมมือรัฐวิสาหกิจที่มีความเหมาะสม และมีความเป็นไปได้ในการจัดทำแผนการใช้ทรัพยากรและความร่วมมือกับ บขส. คณะกรรมการฯ พร้อมด้วยฝ่ายเลขานุการ ได้มีการประชุมหารือ เพื่อหาแนวทางในเบื้องต้นร่วมกับรัฐวิสาหกิจที่ตกลงทำความร่วมมือกับ บขส. ตามกรอบแผนการใช้ทรัพยากรและความร่วมมือระหว่างกันของรัฐวิสาหกิจ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๕-๒๕๕๙ จำนวน ๔ แห่ง ประกอบด้วย การเคหะแห่งชาติ (กคช.) การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) การกีฬาแห่งประเทศไทย (กกท.) ประกอบด้วย

๑. บริษัท ขนส่ง จำกัด กับ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ ได้จัดทำแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๗ จำนวน ๔ โครงการ ดังนี้

(๑) การจัดรถให้บริการขนส่งผู้โดยสารระหว่าง บขส. และ ขสมก. ในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์

(๒) การใช้พื้นที่ ขสมก. (อุ้งกำแพงเพชร ๒) ในการจอดรถโดยสารของ บขส. ในช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์

(๓) การเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารในสื่อประชาสัมพันธ์ระหว่าง บขส. และ ขสมก.

(๔) การจัดฝึกอบรมร่วมกันกับ ขสมก.

๒. บริษัท ขนส่ง จำกัด กับ การกีฬาแห่งประเทศไทย ได้จัดทำแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๗ จำนวน ๒ โครงการ ดังนี้

(๑) การแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารระหว่าง บขส. กับ กทท.

(๒) การจัดฝึกอบรมหลักสูตรให้ความรู้แก่พนักงาน บขส. โดยใช้สถานที่ฝึกอบรมของการกีฬาแห่งประเทศไทย

๓. บริษัท ขนส่ง จำกัด กับ การเคหะแห่งชาติ ได้จัดทำแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๗ จำนวน ๒ โครงการ ดังนี้

(๑) การจำหน่ายตั๋วโดยสารเคลื่อนที่ให้แก่ผู้อยู่อาศัยในชุมชนของการเคหะแห่งชาติ

(๒) การศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดสร้างบ้านพักพนักงาน บขส.

๔. บริษัท ขนส่ง จำกัด กับ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ได้จัดทำแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๗ จำนวน ๒ โครงการ ดังนี้

(๑) การเพิ่มความพึงพอใจของผู้โดยสารโดยการให้ข้อมูลข่าวสารด้านการท่องเที่ยวภายในประเทศ

(๒) การจัดฝึกอบรมหลักสูตรด้านการตลาดและการให้บริการโดยใช้วิทยากรจากการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

ความเห็น

คณะอนุกรรมการกำกับกลยุทธ์และการบริหาร ในการประชุมครั้งที่ ๘/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๑๗ กันยายน ๒๕๕๖ มีความเห็นว่าบริษัทฯ ได้นำปัญหา/อุปสรรคจากการดำเนินงานในปีที่ผ่านมา มาประกอบในการทบทวนและจัดทำแผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๗ ซึ่งจะทำให้การดำเนินงานตามแผนของบริษัทฯ และหน่วยความร่วมมือมีประสิทธิภาพ คณะอนุกรรมการกำกับกลยุทธ์ฯ จึงมีมติเห็นชอบการทบทวนและปรับปรุงแผนการใช้ทรัพยากรและความร่วมมือระหว่างกันของรัฐวิสาหกิจประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๕ - ๒๕๕๙ (ประจำปี ๒๕๕๖) แผนระยะยาวและแผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๗ และเห็นควรนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบและให้ข้อเสนอแนะต่อไป

/๔. ประเด็น

การพิจารณาของคณะกรรมการบริษัทฯ

ที่ประชุมพิจารณารายละเอียดแล้ว มีความเห็นว่า ตามที่บริษัทฯ ประสานกับหน่วยงานความร่วมมือรัฐวิสาหกิจที่มีความเหมาะสมและมีความเป็นไปได้ในการจัดทำแผนการใช้ทรัพยากรและความร่วมมือกับ บขส. ซึ่งได้หาแนวทางในเบื้องต้นร่วมกับรัฐวิสาหกิจที่ตกลงทำความร่วมมือกับ บขส. ตามกรอบแผนการใช้ทรัพยากรและความร่วมมือระหว่างกันของรัฐวิสาหกิจ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๕-๒๕๕๙ จำนวน ๔ แห่ง ประกอบด้วย การเคหะแห่งชาติ (กคช.) การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) การกีฬาแห่งประเทศไทย (กกท.) และบริษัทฯ ได้นำปัญหาอุปสรรคจากการดำเนินงานในปีที่ผ่านมา มาประกอบในการทบทวนและจัดทำแผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๗ ซึ่งได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะอนุกรรมการกำกับกลยุทธ์และการบริหารแล้ว จึงเห็นชอบผลการทบทวนและปรับปรุงแผนการใช้ทรัพยากรและความร่วมมือระหว่างกันของรัฐวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๕๕ - ๒๕๕๙ (ประจำปี ๒๕๕๖) จำนวน ๑๓ แผนความร่วมมือ และแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๗ จำนวน ๑๐ แผนความร่วมมือ

มติที่ประชุม

เห็นชอบผลการทบทวนและปรับปรุงแผนการใช้ทรัพยากรและความร่วมมือระหว่างกันของรัฐวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๕๕ - ๒๕๕๙ (ประจำปี ๒๕๕๖) จำนวน ๑๓ แผนความร่วมมือ และแผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๗ จำนวน ๑๐ แผนความร่วมมือและให้บริษัทฯ ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

เรื่อง เพื่อพิจารณาขอความเห็นชอบปรับปรุงแผนงานการกำกับดูแลกิจการที่ดี ปีงบประมาณ ๒๕๕๗ - ๒๕๕๙ และแผนปฏิบัติงานการกำกับดูแลกิจการที่ดี ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๗

ความเป็นมา

ตามที่คณะกรรมการบริษัทฯ ขนส่ง จำกัด ในการประชุมครั้งที่ ๙/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๑๗ กันยายน ๒๕๕๕ ได้ให้ความเห็นชอบแผนงานการกำกับดูแลกิจการที่ดี ปีงบประมาณ ๒๕๕๖ - ๒๕๕๙ ที่สอดคล้องกับนโยบาย เป้าหมาย และกลยุทธ์ ตามแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ ๒๕๕๕ - ๒๕๕๙ ของบริษัทฯ ที่กำหนดไว้ ตามหลักเกณฑ์การประเมินบทบาทคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจหัวข้อที่ ๓ การบริหารจัดการองค์กร ตัวชี้วัดที่ ๓.๑ “บทบาทคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ” ประเด็นพิจารณาที่ ๑.๗.๑ การส่งเสริมให้องค์กรมีการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัท ทริส คอร์ปอเรชั่น จำกัด นั้น

ข้อเท็จจริง

ในปี ๒๕๕๗ บริษัทฯ จะเข้าสู่ระบบการประเมินผลคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (SEPA) ของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ เพื่อเป็นการปรับปรุงแผนงานการกำกับดูแลกิจการที่ดี ปีงบประมาณ ๒๕๕๖ - ๒๕๕๙ คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี ในการประชุมครั้งที่ ๓/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๕๖ ได้พิจารณาและเห็นชอบแผนงานการกำกับดูแลกิจการที่ดี ปีงบประมาณ ๒๕๕๗ - ๒๕๕๙ และแผนปฏิบัติงานการกำกับดูแลกิจการที่ดี ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๗ ที่สอดคล้องกับระบบเกณฑ์การประเมินผลคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (SEPA) รายละเอียดตามเอกสารแนบเสนอกรรมการทุกท่านแล้ว

ความเห็น

คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี พิจารณาแล้วมีความเห็นว่าเพื่อให้เป็นไปตามเกณฑ์การประเมินผลคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (SEPA) ของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ จึงเห็นควรนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อพิจารณา

ข้อพิจารณากรรมการบริษัทฯ

พล.อ.อ.พงศธร บัวทรัพย์ กรรมการบริษัทฯ เสนอว่า ในที่ประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี ได้มีความเห็นหลากหลายในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดีที่เกี่ยวกับการประชาสัมพันธ์คือ

/๑.การให้...

๑. การให้ลูกค้าหรือผู้โดยสารได้เห็นว่าคุณพนักงานขับรถมีความพร้อมในการขับรถ โดยก่อนออกรถให้พนักงานขับรถประกาศแจ้งผู้โดยสารทราบว่า รถโดยสารจะวิ่งไปเส้นทางใด จังหวัดใด ระยะทางเท่าไร ชื่อพนักงานขับรถผลัดแรก และผลัดที่สอง พร้อมกับระยะทางในการขับรถของแต่ละคนและแจ้งด้วยว่าได้ทำการตรวจวัดแอลกอฮอล์เรียบร้อยแล้วเพื่อเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้โดยสารและเป็นการสร้างชื่อเสียงให้บริษัทฯ

๒. การวัดผลการดำเนินงานเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดี ที่ประชุมมีแนวคิดว่าคุณโดยสารรุ่นใหม่ที่มีจอทีวีด้านหลังเบาะที่นั่งผู้โดยสารควรเป็นช่องทางหนึ่งในการนำมาใช้เพื่อประเมินการปฏิบัติงานของพนักงานประจำรถในการให้บริการ โดยให้ผู้โดยสารทำการประเมินฯ ผ่านหน้าจอดีวี

๓. หนังสือคู่มือเดินทาง จัดทำโดยกองประชาสัมพันธ์มีการประชาสัมพันธ์การจัดทำโครงการส่งเสริมการกำกับดูแลกิจการที่ดี ได้แจกจ่ายไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรกระจายไปยังบุคคลภายนอกด้วย เพื่อเป็นช่องทางโฆษณาองค์กรในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดี

พล.ต.ท.สุชาติ เหมือนแก้ว กรรมการบริษัทฯ เสนอว่า เมื่อผู้โดยสารขึ้นรถเรียบร้อยแล้ว ควรให้พนักงานขับรถตรวจความพร้อมของพนักงานต้อนรับ พนักงานบริการในเรื่องการแต่งกายเครื่องแบบให้เรียบร้อยก่อนขึ้นปฏิบัติหน้าที่บนรถโดยสาร

ที่ประชุม ได้พิจารณารายละเอียดแล้ว มีความเห็นว่า ในปี ๒๕๕๗ บริษัทฯ จะเข้าสู่ระบบการประเมินผลคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (SEPA) ของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ เพื่อเป็นการปรับปรุงแผนงานการกำกับดูแลกิจการที่ดี ปีงบประมาณ ๒๕๕๖ – ๒๕๕๙ และแผนปฏิบัติงานการกำกับดูแลกิจการที่ดี ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๗ ให้สอดคล้องกับระบบเกณฑ์การประเมินผลคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (SEPA) จึงเห็นชอบการปรับปรุงแผนงานการกำกับดูแลกิจการที่ดี ปีงบประมาณ ๒๕๕๗ – ๒๕๕๙ และเห็นชอบแผนปฏิบัติงานการกำกับดูแลกิจการที่ดี ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๗ และให้บริษัทฯ นำข้อพิจารณาของกรรมการบริษัทฯ ไปพิจารณาดำเนินการ

มติที่ประชุม

๑. เห็นชอบปรับปรุงแผนงานการกำกับดูแลกิจการที่ดี ปีงบประมาณ ๒๕๕๗ – ๒๕๕๙ และแผนปฏิบัติงานการกำกับดูแลกิจการที่ดี ประจำปีงบประมาณ ๒๕๕๗ และให้บริษัทฯ ดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนงานแล้วรายงานผลการดำเนินงานเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อทราบ

๒. ให้บริษัทฯ นำข้อพิจารณาของกรรมการบริษัทฯ ไปพิจารณาดำเนินการต่อไป

เรื่อง รับทราบรายงานวิเคราะห์ฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของ บริษัท ขนส่ง จำกัด
งวดเดือนกรกฎาคม ๒๕๕๖ และ สหสม ๑๐ เดือน (๑ ตุลาคม ๒๕๕๕ - ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๕๖)
ความเป็นมา

กองงบประมาณ ฝ่ายบริหาร ได้จัดทำรายงานฐานะทางการเงิน
และผลการดำเนินงานของบริษัทฯ สำหรับงวดเดือนกรกฎาคม ๒๕๕๖ และ
สหสม ๑๐ เดือน (๑ ตุลาคม ๒๕๕๕ - ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๕๖) เสร็จเรียบร้อยแล้ว
ปรากฏตามเอกสารแนบเสนอกรรมการทุกท่านแล้ว

ข้อเท็จจริง

๑. งบดุลแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๕๖๑.๑ สินทรัพย์

บริษัทฯ มีสินทรัพย์ทั้งสิ้น ๔,๘๕๓.๑๕๗ ล้านบาท เพิ่มขึ้น ๓๖๐.๔๘๖ ล้านบาท (ร้อยละ ๘.๐๒) โดยสินทรัพย์ที่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่ สินทรัพย์หมุนเวียนในส่วนของ เงินลงทุนชั่วคราว จากเงินฝากธนาคารประจำ เพิ่มขึ้น รายละเอียดดังนี้

รายการ	๓๑ กรกฎาคม ๒๕๕๖		๓๑ กรกฎาคม ๒๕๕๕	
	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม	ล้านบาท	% ของ สินทรัพย์รวม
สินทรัพย์หมุนเวียน				
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	๙๘.๙๔๑	๒.๐๔	๑๙๗.๑๙๒	๔.๓๙
เงินลงทุนชั่วคราว	๓,๔๕๒.๙๘๗	๗๑.๑๕	๒,๘๘๕.๔๔๗	๖๔.๒๓
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	๑๗๗.๔๙๓	๓.๖๖	๑๕๓.๘๐๙	๓.๑๒
พัสดุดังกล่าว	๓๑.๔๑๖	๐.๖๕	๓๖.๙๔๖	๐.๘๒
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	๑๗.๓๖๕	๐.๓๖	๒๑.๘๓๘	๐.๔๙
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	๓,๗๗๘.๒๐๒	๗๗.๘๕	๓,๒๗๕.๒๒๓	๗๓.๓๕
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	๑,๐๗๔.๙๕๕	๒๒.๑๕	๑,๕๗๗.๙๓๔	๓๒.๖๕
รวมสินทรัพย์	๔,๘๕๓.๑๕๗	๑๐๐.๐๐	๔,๘๕๓.๑๕๗	๑๐๐.๐๐

๑.๒ หนี้สิน

บริษัทฯ มีหนี้สินรวม ๑,๗๐๗.๐๓๒ ล้านบาท เพิ่มขึ้น จำนวน ๘๕.๖๘๒ ล้านบาท (ร้อยละ ๕.๒๘) จากหนี้สินหมุนเวียน ในส่วนของภาษีเงินได้นิติบุคคลค้างจ่าย และเจ้าหนี้การค้าที่เพิ่มขึ้น

รายการ	๓๑ กรกฎาคม ๒๕๕๖		๓๑ กรกฎาคม ๒๕๕๕	
	ล้านบาท	% ของ หนี้สินรวม	ล้านบาท	% ของ หนี้สินรวม
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	๗๐๑.๒๗๘	๔๑.๐๘	๖๓๘.๕๕๐	๓๗.๓๘
ภาษีเงินได้นิติบุคคลค้างจ่าย	๙๓.๓๘๙	๕.๔๗	๓๓.๙๕๐	๒.๐๙
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	๑๗.๓๐๗	๑.๐๑	๒๕.๓๖๔	๑.๕๖
รวมหนี้สินหมุนเวียน	๘๑๑.๙๗๔	๔๗.๕๖	๖๙๗.๘๖๔	๔๑.๐๔
หนี้สินไม่หมุนเวียน	๘๙๕.๐๕๘	๕๒.๔๓	๑,๐๐๙.๑๖๘	๕๘.๙๖
รวมหนี้สิน	๑,๗๐๗.๐๓๒	๑๐๐.๐๐	๑,๖๐๗.๐๓๒	๑๐๐.๐๐

๑.๓ ส่วนของผู้ถือหุ้น

บริษัทฯ มีจำนวน ๓,๑๔๖.๑๒๕ ล้านบาท เพิ่มขึ้น จำนวน ๒๗๔.๘๐๔ ล้านบาท (ร้อยละ ๘๖.๘๗) เป็นผลมาจากกำไรจากการดำเนินงานของบริษัทฯ

๒. ผลการดำเนินงาน เดือนกรกฎาคม ๒๕๕๖

๒.๑ กำไรสุทธิ

บริษัทฯ มีกำไรก่อนหักภาษีเงินได้นิติบุคคล จำนวน ๒๐.๑๙๗ ล้านบาท เมื่อหักภาษีเงินได้นิติบุคคล จำนวน ๔.๖๔๕ ล้านบาท บริษัทฯ มีกำไรสุทธิ ๑๕.๕๕๒ ล้านบาท สูงกว่าประมาณการ และเดือนเดียวกันของปีที่แล้ว ๒๘.๑๔๖ และ ๑๐.๒๗๓ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๒๒๓.๔๙ และ ๑๙๔.๕๙ ตามลำดับ

ในเดือนนี้ บริษัทฯ ได้ให้บริการสาธารณะรวม ๔.๕๐๗ ล้านบาท หากรวมรายได้ส่วนนี้ บริษัทฯ จะมีกำไรก่อนหักภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็น ๒๔.๗๐๔ ล้านบาท

๒.๒ รายได้

ในเดือนกรกฎาคม ๒๕๕๖ บริษัทฯ มีรายได้รวมทั้งสิ้น ๔๐๒.๗๘๓ ล้านบาท สูงกว่าประมาณการ และเดือนเดียวกันของปีที่แล้ว จำนวน ๒๙.๐๐๖ และ ๒๒.๖๘๑ ล้านบาท ตามลำดับ คิดเป็นร้อยละ ๗.๗๖ และ ๕.๙๗ ตามลำดับ โดยสรุปดังนี้

รายการ หน่วย : ล้านบาท	จริง ปี ๕๖ ก.ค.๕๖	ประมาณการ ก.ค.๕๖	จริง ปี ๕๕ ก.ค.๕๕	เพิ่ม / (ลด) ร้อยละ	
				ประมาณการ	ก.ค.๕๕
รายได้จากการดำเนินงาน					
- รายได้ในการเดินทาง	๒๙๓.๖๒๘	๒๖๗.๐๘๑	๒๖๙.๖๕๔	๙.๙๔	๘.๘๙
- รายได้จากการเดินรถร่วม	๘๕.๑๘๖	๘๖.๐๒๘	๘๔.๙๓๑	(๐.๙๘)	๐.๓๐
- รายได้ดอกเบี้ย	๙.๘๒๒	๗.๓๐๒	๘.๒๗๗	๓๔.๕๐	๑๘.๖๕
- รายได้อื่นๆ	๑๔.๑๔๗	๑๓.๓๖๖	๑๗.๒๔๐	๕.๘๔	(๑๗.๙๔)
รวมรายได้	๔๐๒.๗๘๓	๓๗๓.๗๗๗	๓๘๐.๑๐๒	๗.๗๖	๕.๙๗

เมื่อเปรียบเทียบกับการประมาณการ พบว่า รายได้จากการดำเนินงานของบริษัทฯ สูงกว่าประมาณการ ๒๙.๐๐๖ ล้านบาท (ร้อยละ ๗.๗๖) โดยมีเหตุปัจจัยหลักจากรายได้จากการเดินรถบริษัทฯ ซึ่งเป็นรายได้หลัก สูงกว่าประมาณการ ๒๖.๕๔๗ ล้านบาท (ร้อยละ ๙.๙๔) จากรายได้ค่าโดยสาร สูงกว่าที่คาดการณ์ไว้ ร้อยละ ๙.๙๑ อันเป็นผลมาจากเที่ยววิ่งการเดินรถ

และอัตราบรรทุกที่สูงกว่าที่คาดการณ์ไว้ ร้อยละ ๑.๓๓ และ ๘.๙๗ ตามลำดับ รวมทั้งรายได้จากธุรกิจเกี่ยวเนื่อง ในส่วนของค่าขนส่งพัสดุภัณฑ์ สูงกว่าประมาณการ ร้อยละ ๕๒.๓๓ และเมื่อเปรียบเทียบกับเดือนเดียวกันของปีที่แล้ว พบว่า รายได้จากการดำเนินงานเพิ่มขึ้น ๒๒.๖๘๑ ล้านบาท (ร้อยละ ๕.๙๗) เนื่องจากรายได้จากการเดินรถบริษัทฯ เพิ่มขึ้น ๒๓.๙๗๔ ล้านบาท (ร้อยละ ๘.๘๙) จากค่าโดยสารรถบริษัทฯ ที่เพิ่มขึ้น ๒๐.๐๙๓ ล้านบาท (ร้อยละ ๗.๗๗) อันเป็นผลมาจากอัตราค่าโดยสารที่แตกต่างกัน (เดือนกรกฎาคม ๒๕๕๖ ใช้อัตราค่าโดยสารชั้นที่ ๑๒ และปรับเพิ่มตามหนังสือสำนักการขนส่งผู้โดยสาร กรมการขนส่งทางบก ที่ คค ๐๔๐๙.๒/๖๔๔ ลงวันที่ ๔ พฤษภาคม ๒๕๕๕ ในขณะที่เดือนกรกฎาคม ๒๕๕๕ ใช้อัตราค่าโดยสารชั้นที่ ๑๒ และปรับเพิ่มตามหนังสือสำนักการขนส่งผู้โดยสาร กรมการขนส่งทางบก ฉบับดังกล่าว และบริษัทฯ ได้ปรับลดอัตราค่าโดยสารเฉพาะรถบริษัทฯ ลงกิโลเมตรละ ๐.๐๒ บาท ระหว่างวันที่ ๒๕ พฤษภาคม - ๒๕ สิงหาคม ๒๕๕๕) ประกอบกับในเดือนนี้มีวันหยุดช่วง เทศกาลเข้าพรรษา (วันที่ ๒๐-๒๓ กรกฎาคม ๒๕๕๖) จึงมีผู้โดยสารใช้บริการเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้อัตราบรรทุก เพิ่มขึ้นร้อยละ ๔.๕๑ อีกทั้งรายได้จากธุรกิจเกี่ยวเนื่อง ในส่วนของค่าจ้างเหมาขนส่ง และค่าขนส่งพัสดุภัณฑ์ สูงกว่าเดือนเดียวกันของปีที่แล้ว ๐.๙๘๕ ล้านบาท (ร้อยละ ๒๓.๒๘) และ ๒.๘๙๖ ล้านบาท (ร้อยละ ๔๒.๒๓) ตามลำดับ

๒.๓ ค่าใช้จ่าย

บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น ๓๘๒.๕๘๖ ล้านบาท ต่ำกว่าประมาณการ ๗.๕๔๕ ล้านบาท (ร้อยละ ๑.๙๓) แต่สูงกว่าเดือนเดียวกันของปีที่แล้ว ๑๐.๐๓๓ ล้านบาท (ร้อยละ ๒.๖๙) โดยสรุปดังนี้

รายการ หน่วย : ล้านบาท	จริง ปี ๕๖ ก.ค.๕๖	ประมาณการ ก.ค.๕๖	จริง ปี ๕๕ ก.ค.๕๕	เพิ่ม / (ลด) ร้อยละ	
				ประมาณการ	ก.ค.๕๕
ต้นทุนและค่าใช้จ่าย					
- ต้นทุนในการเดินรถบริษัทฯ	๒๘๕.๙๐๒	๒๙๖.๘๕๔	๒๘๒.๔๑๔	(๓.๖๙)	๑.๒๔
- ค่าใช้จ่ายในการเดินรถและบริหาร	๙๖.๖๘๕	๙๓.๒๗๘	๙๐.๑๔๐	๓.๖๕	๗.๒๖
รวมค่าใช้จ่าย	๓๘๒.๕๘๖	๓๙๐.๑๓๒	๓๗๒.๕๕๓	(๑.๙๓)	๒.๖๙

การที่ค่าใช้จ่ายต่ำกว่าประมาณการ เนื่องจาก ต้นทุนในการเดินรถบริษัทฯ ต่ำกว่าประมาณการ ๑๐.๙๕๒ ล้านบาท (ร้อยละ ๓.๖๙) สาเหตุจากค่าจ้าง , ค่าอะไหล่รถยนต์โดยสาร และค่าใช้จ่ายในการเดินรถ ต่ำกว่าที่ประมาณการไว้

/ เมื่อเปรียบเทียบ....

เมื่อเปรียบเทียบกับเดือนเดียวกันของปีที่แล้วพบว่า ค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น ๑๐.๐๓๓ ล้านบาท (ร้อยละ ๒.๖๙) เนื่องจาก ต้นทุนในการเดินรถบริษัทฯ เพิ่มขึ้น ๓.๔๘๘ ล้านบาท (ร้อยละ ๑.๒๔) จากค่าเช่ารถยนต์โดยสาร เพิ่มขึ้น ๗.๔๕๐ ล้านบาท (ร้อยละ ๙.๕๘) เนื่องจากในปี ๒๕๕๖ ได้เช่ารถยนต์โดยสาร จำนวน ๑๖๓ คัน ด้วยอัตราค่าเช่ารถโดยสารทุกมาตรฐานที่เพิ่มสูงขึ้น นอกจากนี้ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง เพิ่มขึ้น ๓.๑๘๖ ล้านบาท (ร้อยละ ๓.๐๑) จากราคาเฉลี่ยที่เพิ่มขึ้น (เดือนกรกฎาคม ๒๕๕๖ ราคาลิตรละ ๒๙.๖๕ บาท ส่วนเดือนกรกฎาคม ๒๕๕๕ ราคาลิตรละ ๒๙.๓๖ บาท) และค่าใช้จ่ายในการเดินรถ ๒.๗๐๖ ล้านบาท (ร้อยละ ๑๒.๖๖) ส่วนค่าใช้จ่ายในการเดินรถและบริหาร เพิ่มขึ้น ๖.๕๔๕ ล้านบาท (ร้อยละ ๗.๒๖) โดยมีสาเหตุหลักมาจากค่าศึกษาวิจัย และค่าศึกษาดูงานที่เพิ่มขึ้น

๓. ผลการดำเนินงานสะสม ๑๐ เดือน ของปีงบประมาณ ๒๕๕๖ (๑ ตุลาคม ๒๕๕๕ - ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๕๖)

๓.๑ กำไรสุทธิ

บริษัทฯ มีกำไรก่อนหักภาษีเงินได้นิติบุคคล จำนวน ๖๓๕.๒๔๐ ล้านบาท เมื่อหักภาษีเงินได้นิติบุคคล จำนวน ๑๔๖.๑๐๕ ล้านบาท บริษัทฯ มีกำไรสุทธิ ๔๘๙.๑๓๕ ล้านบาท สูงกว่าประมาณการ และสูงกว่างวดเดียวกันของปีที่แล้วมาก

ในงวดสะสม ๑๐ เดือน ของปีงบประมาณ ๒๕๕๖ บริษัทฯ ได้ให้บริการสาธารณะ รวม ๖๑.๘๔๔ ล้านบาท หากรวมรายได้ส่วนนี้ บริษัทฯ จะมีกำไรก่อนหักภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็น ๖๙๗.๐๘๔ ล้านบาท

๓.๒ รายได้

บริษัทฯ มีรายได้รวมทั้งสิ้น ๔,๓๙๐.๐๙๖ ล้านบาท เพิ่มสูงขึ้นจากประมาณการ และงวดเดียวกันของปีที่แล้ว จำนวน ๑๑๙.๑๖๘ และ ๔๖๙.๖๗๕ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๒.๗๙ และ ๑๑.๙๘ ตามลำดับ โดยสรุปดังนี้

/ รายการ....

รายการ หน่วย : ล้านบาท	จริง ปี ๕๖ ต.ค.๕๕-ก.ค.๕๖	ประมาณการ ต.ค.๕๕-ก.ค.๕๖	จริง ปี ๕๕ ต.ค.๕๔-ก.ค.๕๕	เพิ่ม / (ลด) ร้อยละ	
				ประมาณการ	ต.ค.๕๔-ก.ค.๕๕
รายได้จากการดำเนินงาน					
- รายได้ในการเดินรถบริษัทฯ	๓,๒๖๗.๗๓๖	๓,๒๐๗.๓๔๖	๒,๙๔๕.๙๒๑	๑.๘๘	๑๐.๙๒
- รายได้จากการเดินรถร่วม	๘๕๙.๓๔๔	๘๑๖.๗๘๑	๗๓๔.๔๙๓	๕.๒๑	๑๗.๐๐
- รายได้ดอกเบีย	๙๗.๖๒๕	๘๗.๗๙๑	๘๖.๐๘๗	๑๑.๒๐	๑๓.๔๐
- รายได้อื่นๆ	๑๖๕.๓๙๑	๑๕๙.๐๐๙	๑๕๓.๙๑๙	๔.๐๑	๗.๔๕
รวมรายได้	๔,๓๙๐.๐๙๖	๔,๒๗๐.๙๒๗	๓,๙๒๐.๔๒๐	๒.๗๙	๑๑.๙๘

เมื่อเปรียบเทียบกับประมาณการ พบว่ารายได้จากการดำเนินงานของบริษัทฯ สูงกว่าประมาณการ ๑๑๙.๑๖๘ ล้านบาท (ร้อยละ ๒.๗๙) เนื่องจากรายได้ทุกประเภทสูงกว่าที่คาดการณ์ไว้ ทั้งรายได้จากการเดินรถบริษัทฯ ซึ่งสูงกว่าประมาณการ ๖๐.๓๙๐ ล้านบาท (ร้อยละ ๑.๘๘) จากรายได้ค่าโดยสาร สูงกว่าเป้าหมาย ๖๗.๒๘๓ ล้านบาท (ร้อยละ ๒.๒๐) จากอัตราบรรทุกที่เพิ่มขึ้น ร้อยละ ๓.๒๘ และบริษัทฯ ได้มีการพัฒนารูปแบบการให้บริการ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยให้มีเบาะขนาดไฟฟ้าบริการบนรถโดยสารชุดใหม่ รวมทั้งมีการกำหนดกระจายเป้าหมายการจัดหารายได้ให้แก่สถานีเดินรถ และตัวแทนจุดจอดจำหน่ายตั๋วเอกชน ส่วนรายได้จากรูทกิจเกี่ยวเนื่องจากค่าขนส่งพัสดุภัณฑ์ สูงกว่าที่คาดการณ์ ร้อยละ ๑๕.๓๗

สำหรับรายได้จากการเดินรถร่วม สูงกว่าประมาณการ ๔๒.๕๖๓ ล้านบาท (ร้อยละ ๕.๒๑) เนื่องจากค่าธรรมเนียมรถร่วม สูงกว่าประมาณการ ๓๒.๙๔๔ ล้านบาท (ร้อยละ ๔.๙๘) อีกทั้งรายได้ในการจัดการเดินรถ และค่าธรรมเนียมสัญญาประกอบการ สูงกว่าที่คาดการณ์ไว้ ๔.๕๔๙ ล้านบาท (ร้อยละ ๗.๖๑) และ ๓.๔๒๙ ล้านบาท (ร้อยละ ๑๓.๕๔) ตามลำดับ

ส่วนรายได้อื่น ๆ สูงกว่าประมาณการ ๖.๓๘๒ ล้านบาท (ร้อยละ ๔.๐๑) โดยมีเหตุจากค่าปรับรถเช่าสูงกว่าที่คาดการณ์ไว้และรายได้ดอกเบีย สูงกว่าประมาณการ ๙.๘๓๔ ล้านบาท (ร้อยละ ๑๑.๒๐)

เมื่อเปรียบเทียบกับงวดเดียวกันของปีที่แล้ว พบว่า รายได้จากการดำเนินงานเพิ่มขึ้น ๔๖๙.๖๗๕ ล้านบาท (ร้อยละ ๑๑.๙๘) เนื่องจากรายได้ทุกประเภทเพิ่มขึ้น ดังนี้

/ รายได้...

รายได้จากการเดินรถบริษัทฯ เพิ่มขึ้น ๓๒๑.๘๑๔ ล้านบาท (ร้อยละ ๑๐.๙๒) จากรายได้ค่าโดยสาร ที่เพิ่มขึ้น ๒๘๐.๓๙๒ ล้านบาท (ร้อยละ ๙.๘๗) อันเป็นผลมาจากอัตราค่าโดยสารที่แตกต่างกัน โดยในเดือนตุลาคม ๒๕๕๕ - กรกฎาคม ๒๕๕๖ ใช้อัตราค่าโดยสารตามหนังสือสำนักงานขนส่งผู้โดยสาร กรมการขนส่งทางบก ที่ คค ๐๔๐๙.๒/๖๔๔ ลงวันที่ ๔ พฤษภาคม ๒๕๕๕ ในขณะที่ปีงบประมาณ ๒๕๕๕ ช่วงเดือนตุลาคม ๒๕๕๔ - มีนาคม ๒๕๕๕ ใช้อัตราค่าโดยสารชั้นที่ ๑๐ และช่วงระหว่างวันที่ ๑ เมษายน - ๑๔ พฤษภาคม ๒๕๕๕ ใช้อัตราค่าโดยสารชั้นที่ ๑๒ และวันที่ ๑๕ - ๒๔ พฤษภาคม ใช้อัตราค่าโดยสารชั้นที่ ๑๒ และปรับเพิ่มตามหนังสือสำนักงานขนส่งผู้โดยสาร กรมการขนส่งทางบก ที่ คค ๐๔๐๙.๒/๖๔๔ ลงวันที่ ๔ พฤษภาคม ๒๕๕๕ และ วันที่ ๒๕ พฤษภาคม - กรกฎาคม ๒๕๕๕ บริษัทฯ ได้ปรับลดอัตราค่าโดยสาร เฉพาะรถบริษัทฯ ลงกิโลเมตรละ ๐.๐๒ บาท มีผลบังคับใช้ ตั้งแต่วันที่ ๒๕ พฤษภาคม - ๒๕ สิงหาคม ๒๕๕๕ เป็นต้นไป ประกอบกับบริษัทฯ ได้ใช้กลยุทธ์ และมีแผนงานที่ชัดเจน โดยมุ่งเน้นการปรับตัวเพื่อตอบสนองความต้องการ ของลูกค้า เช่น มีการพัฒนาช่องทางการจำหน่ายตั๋วโดยสาร , การทำกิจกรรม ลูกค้าสัมพันธ์ เป็นต้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้มีวางนโยบายการจัดการรายได้เพิ่ม โดยกำหนดเป้าหมายการจัดการรายได้จากธุรกิจเกี่ยวเนื่อง ส่งผลให้ค่าจ้างมหาชนส่ง และค่าขนส่งพัสดุภัณฑ์ เพิ่มขึ้น ๑๗.๕๗๔ ล้านบาท (ร้อยละ ๔๓.๑๑) และ ๒๓.๘๔๘ ล้านบาท (ร้อยละ ๓๗.๐๘) ตามลำดับ

ส่วนรายได้จากการเดินรถร่วม สูงกว่างวดเดียวกันของปีที่แล้ว ๑๒๔.๘๕๑ ล้านบาท(ร้อยละ ๑๗.๐๐) โดยมีสาเหตุสำคัญ เนื่องจากค่าธรรมเนียมรถร่วม เพิ่มขึ้น ๙๘.๓๕๘ ล้านบาท (ร้อยละ ๑๖.๕๐) จากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถร่วม ด้วยอัตราที่เพิ่มขึ้นจากการปรับอัตราค่าโดยสาร ซึ่งสำนักงานขนส่งผู้โดยสาร กรมการขนส่งทางบกกำหนด ตามหนังสือที่ คค ๐๔๐๙.๒/๖๔๔ รวมทั้ง ในปีงบประมาณ ๒๕๕๕ คณะกรรมการบริษัทฯ ในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๓ เมษายน ๒๕๕๕ วาระที่ ๖.๑ เรื่องการงดจัดเก็บเฉพาะค่าธรรมเนียม ปลอ่ยรถ (ค่าขา) เพื่อเป็นการช่วยเหลือผู้ประกอบการรถร่วมได้มีมติให้บริษัทฯ งดจัดเก็บเฉพาะค่าธรรมเนียมปลอ่ยรถ (ค่าขา) รถหมวด ๒, ๓, ๔ ทั้งเที่ยวไป และเที่ยวกลับทุกเส้นทาง ตั้งแต่วันที่ ๖ เมษายน ๒๕๕๕ - วันที่ ๒๐ เมษายน ๒๕๕๕ เพื่อเป็นการช่วยเหลือผู้ประกอบการรถร่วม อีกทั้ง บริษัทฯ ได้นำเทคโนโลยี มาใช้ในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมรถร่วม เช่น ได้ประสานกับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ในการนำบัตรเติมเงินมาใช้ในการจัดเก็บค่าธรรมเนียม เป็นต้น นอกจากนี้รายได้ในการจัดการเดินรถ เพิ่มขึ้น ๒๔.๕๕๖ ล้านบาท (ร้อยละ ๖๑.๗๑) จากการปรับเปลี่ยนมาตรฐานรถ

/ นอกจาก....

นอกจากนี้รายได้อื่น ๆ เพิ่มขึ้น ๑๑.๔๗๒ ล้านบาท (ร้อยละ ๗.๔๕) จากรายได้สาธารณูปโภค อีกทั้ง บริษัทฯ ได้ปรับอัตราค่าเช่าให้สูงขึ้น เป็นผลให้รายได้ค่าเช่าเพิ่มขึ้น ส่วนรายได้ดอกเบี้ย เพิ่มขึ้น ๑๑.๕๓๘ ล้านบาท (ร้อยละ ๑๓.๔๐) จากเงินลงทุนชั่วคราวที่เพิ่มขึ้น

๓.๓ ค่าใช้จ่าย

บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น ๓,๗๕๔.๘๕๕ ล้านบาท ต่ำกว่าประมาณการ ๖๒.๗๖๓ ล้านบาท (ร้อยละ ๑.๖๔) แต่สูงกว่างวดเดียวกันของปีที่แล้ว ๗๖.๗๑๓ ล้านบาท (ร้อยละ ๒.๐๙) โดยมีรายละเอียดดังนี้

รายการ หน่วย : ล้านบาท	จริง ปี ๕๖ ต.ค.๕๕-ก.ค.๕๖	ประมาณการ ต.ค.๕๕-ก.ค.๕๖	จริง ปี ๕๕ ต.ค.๕๔-ก.ค.๕๕	เพิ่ม / (ลด) ร้อยละ	
				ประมาณการ	ต.ค.๕๔-ก.ค.๕๕
ต้นทุนและค่าใช้จ่าย					
- ต้นทุนในการเดินรถ	๒,๘๖๐.๕๖๖	๒,๙๑๖.๙๙๑	๒,๘๒๑.๔๖๙	(๑.๙๓)	๑.๓๙
- ค่าใช้จ่ายในการเดินรถและบริหาร	๘๙๔.๒๘๙	๙๐๐.๖๒๗	๘๕๖.๖๗๔	(๐.๗๐)	๔.๓๙
รวมค่าใช้จ่าย	๓,๗๕๔.๘๕๕	๓,๘๑๗.๖๑๘	๓,๖๗๘.๑๔๓	(๑.๖๔)	๒.๐๙

การที่ค่าใช้จ่ายต่ำกว่าประมาณการ เนื่องจาก ต้นทุนเดินรถต่ำกว่าประมาณการ ๕๖.๔๒๕ ล้านบาท (ร้อยละ ๑.๙๓) โดยมีสาเหตุมาจากต้นทุนผันแปรในส่วนของค่าน้ำมันเชื้อเพลิง และค่าก๊าซ NGV ต่ำกว่าที่ประมาณการไว้ ๑๔.๘๑๗ ล้านบาท (ร้อยละ ๑.๓๒) และ ๓.๑๔๐ ล้านบาท (ร้อยละ ๓.๐๖) ตามลำดับ อันเป็นผลมาจากเที่ยววิ่งการเดินรถ ต่ำกว่าที่คาดการณ์ไว้ ร้อยละ ๑.๗๗ อีกทั้งในงวดประกอบการณ์นี้ได้ประมาณการราคาน้ำมันดีเซลไว้ เฉลี่ยลิตรละ ๓๐.๕๐ บาท และราคาจริงสะสม ๑๐ เดือน เฉลี่ยลิตรละ ๒๙.๕๗ บาท และประมาณการราคาก๊าซ NGV ไว้ เฉลี่ยกิโลกรัมละ ๑๔.๖๗ บาท และราคาจริงสะสม ๑๐ เดือน เฉลี่ยกิโลกรัมละ ๑๐.๙๑ บาท นอกจากนี้ค่าจ้าง และค่าอะไหล่รถยนต์โดยสาร ต่ำกว่าที่คาดการณ์ไว้ ๑๒.๓๓๓ ล้านบาท (ร้อยละ ๒๖.๐๔) และ ๑๖.๒๕๘ ล้านบาท (ร้อยละ ๒๐.๒๓) ตามลำดับ

เมื่อเปรียบเทียบกับงวดเดียวกันของปีที่แล้วพบว่า บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น ๗๖.๗๑๓ ล้านบาท (ร้อยละ ๒.๐๙) เนื่องจากต้นทุนในการเดินรถบริษัทฯ เพิ่มสูงขึ้นจำนวน ๓๙.๐๙๗ ล้านบาท (ร้อยละ ๑.๓๙) โดยมีสาเหตุหลักจากค่าเช่ารถยนต์โดยสารเพิ่มขึ้น ๒๒.๕๖๖ ล้านบาท (ร้อยละ ๒.๙๔) จากการเช่ารถยนต์โดยสาร ชุด ๑๖๓ คัน ด้วยอัตราค่าเช่าที่สูงขึ้น ดังที่ได้รายงานไว้ข้างต้น อีกทั้ง บริษัทฯ ได้ปรับปรุงคุณภาพการให้บริการบนรถโดยสาร ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายในการเดินรถสูงขึ้นกว่างวดประกอบการณ์เดียวกัน ๑๕.๖๖๕ ล้านบาท (ร้อยละ ๖.๔๘) นอกจากนี้ ค่าอะไหล่รถยนต์โดยสาร ยังเพิ่มสูงขึ้น ๙.๕๖๙ ล้านบาท (ร้อยละ ๒๔.๔๙)

สำหรับค่าใช้จ่ายในการเดินรถและบริหาร เพิ่มขึ้น ๓๗.๖๑๖ ล้านบาท (ร้อยละ ๔.๓๙) เนื่องจากค่าบำรุงสถานที่ เพิ่มขึ้น ๑๒.๗๗๔ ล้านบาท (ร้อยละ ๓๕.๘๙) ในส่วนของค่ารักษาความปลอดภัย, ค่าทำความสะอาด และค่าซ่อมแซม สถานี เพื่อปรับปรุงพื้นที่ภายในสถานีขนส่งกรุงเทพฯ (จตุจักร) ให้เกิดภาพลักษณ์ที่ดีแก่บริษัทฯ นอกจากนี้ ค่าไฟฟ้า , ค่าฝึกอบรม และค่าโฆษณา ยังสูงกว่างวดประกอบการเดียวกันด้วย

๔. ผลกำไร(ขาดทุน)ขั้นต้น สะสม ๑๐ เดือน ฝ่ายธุรกิจเดินรถ (BU ๑, BU ๒ และ BU ๓)

ภาคการเดินรถ หน่วย : ล้านบาท	จริง ปี ๕๖ ต.ค.๕๕-ก.ค.๕๖	ประมาณการ ต.ค.๕๕-ก.ค.๕๖	จริง ปี ๕๕ ต.ค.๕๔-ก.ค.๕๕	เพิ่ม / (ลด) ร้อยละ	
				ประมาณการ	ต.ค.๕๔-ก.ค.๕๕
กรน.	๘๓.๔๖๔	๔๖.๓๘๗	(๔๙.๕๑๐)	๗๙.๘๙	๒๖๘.๕๘
กรตอ.	๑๕๐.๔๙๖	๑๐๑.๙๑๗	๔๘.๖๖๑	๔๗.๖๖	๒๐๙.๒๗
กรต.	๑๘๕.๐๖๕	๑๖๗.๖๔๑	๑๔๑.๖๙๗	๑๐.๓๙	๓๐.๖๑
รวม	๔๑๙.๐๒๕	๓๑๕.๙๔๕	๑๔๐.๘๖๘	๓๒.๖๒	๑๙๗.๕๐

๔.๑ กองปฏิบัติการเดินรถภาคเหนือ

มีกำไรขั้นต้น ๘๓.๔๖๔ ล้านบาท สูงกว่าเป้าหมายร้อยละ ๗๙.๘๙ โดยมีสาเหตุเนื่องจากอัตราบรรทุกรวมเฉลี่ย สูงกว่าเป้าหมายร้อยละ ๔.๓๑ อันเป็นผลมาจากการพิจารณาการจัดเที่ยววิ่งเดินรถให้เหมาะสมและตรงกับความต้องการใช้ของผู้โดยสาร อีกทั้งได้มีการทบทวนและกำหนดอัตราความสิ้นเปลืองของน้ำมันเชื้อเพลิงให้เหมาะสมในรถโดยสารแต่ละรุ่น

เมื่อเปรียบเทียบกับงวดเดียวกันของปีที่แล้วพบว่ากองปฏิบัติการเดินรถภาคเหนือ มีกำไรขั้นต้นสูงกว่างวดเดียวกันของปีที่แล้ว ร้อยละ ๒๖๘.๕๘ สาเหตุสำคัญเนื่องจากอัตราค่าโดยสารที่แตกต่างกัน ดังที่รายงานไว้ข้างต้น ข้อ ๓.๒ รวมทั้งได้มีการดำเนินการจัดให้รถยนต์โดยสารที่จอดรอเที่ยววิ่งในเวลากลางวัน ให้ดำเนินการจัดหารายได้เพิ่มด้วยการรับเช่าเหมาภายในจังหวัด หรือต่างจังหวัด และจากการที่กองปฏิบัติการเดินรถภาคเหนือ ได้มีการจัดทำแผนการนำรถยนต์โดยสารเข้ารับการปรนนิบัติบำรุง เพื่อป้องกันปัญหาจากกรณีรถเสียระหว่างทาง ส่งผลทำให้รายได้ค่าโดยสารเพิ่มขึ้น

๔.๒ กองปฏิบัติการเดินรถภาคตะวันออกเฉียงเหนือและตะวันออก

มีกำไรขั้นต้น ๑๕๐.๔๙๖ ล้านบาท สูงกว่าเป้าหมายร้อยละ ๔๗.๖๖ โดยมีสาเหตุหลักจากจำนวนเที่ยววิ่ง และอัตราบรรทุก สูงกว่าเป้าหมายร้อยละ ๒.๔๘ และ ๒.๓๐ ตามลำดับ เป็นผลจากการเพิ่มจำนวนเที่ยววิ่งในเส้นทางที่มีศักยภาพผลประกอบการดี และยกเลิกการเดินรถในเส้นทางที่มีผลประกอบการขาดทุน อีกทั้งการกระจายเป้าหมายการจัดหารายได้แก่สถานีเดินรถ และตัวแทนจุดจอดจำหน่ายตั๋วเอกชน

/ เมื่อเปรียบเทียบ...

เมื่อเปรียบเทียบกับงวดเดียวกันของปีที่แล้วพบว่า มีกำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นกว่าปีที่แล้วมาก คิดเป็นร้อยละ ๒๐๙.๒๗ เป็นผลมาจากอัตราค่าโดยสารที่แตกต่างกัน, การกำหนดนโยบายการจัดการรายได้เพิ่ม และการปรับปรุงตารางเดินรถต้นทาง (กรุงเทพฯ) ให้เหมาะสมกับการเดินทางของผู้โดยสาร อย่างไรก็ตาม ผลจากการพัฒนาช่องทางการจำหน่ายตั๋ว ติดตั้งระบบจำหน่ายตั๋วคอมพิวเตอร์ออนไลน์ ทำให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ส่งผลให้รายได้ในส่วนของค่าโดยสารเพิ่มขึ้นกว่าปีก่อนอย่างชัดเจน

๔.๓ กองปฏิบัติการเดินรถภาคใต้

มีกำไรขั้นต้น ๑๘๕.๐๖๕ ล้านบาท สูงกว่าเป้าหมายร้อยละ ๑๐.๓๙ สาเหตุสำคัญเนื่องจากอัตราบรรทุก สูงกว่าเป้าหมายร้อยละ ๓.๕๐ จากการพิจารณาบรรจุรถโดยสารลงในแต่ละเส้นทางให้เหมาะสมและพอดีกับการใช้งาน

เมื่อเปรียบเทียบกับงวดเดียวกันของปีที่แล้วพบว่า มีกำไรขั้นต้น เพิ่มขึ้นกว่าปีที่แล้ว คิดเป็นร้อยละ ๓๐.๖๑ เนื่องจาก อัตราค่าโดยสารที่แตกต่างกัน และมีการนำรถมาตรฐาน ๔ ซึ่งเป็นที่นิยมของผู้โดยสารมาบรรจุในเส้นทางที่เหมาะสมรวมทั้งได้นำรถมาออกวินที่สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ (จตุจักร) เพื่อบริการประชาชนทำให้รายได้การเดินรถบริษัทฯ เพิ่มสูงขึ้น

๕. กระแสเงินสด

บริษัทฯ มีเงินสดและเงินฝากธนาคาร ณ วันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๕๖ จำนวน ๙๘.๙๔๑ ล้านบาท ลดลงจากต้นงวด ๑๔๓.๗๗๙ ล้านบาท โดยมีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน จำนวน ๖๐๐.๒๕๘ ล้านบาท เงินสดสุทธิที่ใช้ไปจากกิจกรรมลงทุน จำนวน ๕๐๒.๘๖๕ ล้านบาท และเงินสดสุทธิที่ใช้ไปจากกิจกรรมจัดหาเงิน จำนวน ๒๔๑.๑๗๒ ล้านบาท

๖. อัตราส่วนทางการเงิน ณ วันที่ ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๕๖

๖.๑ ความสามารถในการทำกำไรของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว โดยอัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์รวมเพิ่มขึ้นจากร้อยละ ๓.๗๗ เป็นร้อยละ ๑๐.๐๘ อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ถาวร เพิ่มขึ้นจากร้อยละ ๒๔.๑๖ เป็นร้อยละ ๗๓.๔๑ และอัตราผลตอบแทนต่อยอดขายเพิ่มขึ้นจากร้อยละ ๔.๔๙ เป็นร้อยละ ๑๑.๕๘

๖.๒ สภาพคล่องของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว โดยอัตราส่วนเงินทุนหมุนเวียน ลดลงจาก ๔.๗๒ เท่า เป็น ๔.๖๕ เท่า

/ ๖.๓ ความสามารถ....

๖.๓ ความสามารถในการชำระหนี้ของบริษัทฯ ดีขึ้น ดังจะเห็นได้จาก อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ลดลงจาก ๐.๕๖ เท่า เหลือ ๐.๕๔ เท่า

๗. กำไรเชิงเศรษฐศาสตร์ (Economic Profit : EP)

ในช่วงสะสม ๑๐ เดือน ของปีงบประมาณ ๒๕๕๖ บริษัทฯ มีกำไรจากการดำเนินงานหลังหักภาษี (NOPAT) จำนวน ๔๑๑.๙๕๘ ล้านบาท หักต้นทุนเงินทุน (Capital Charge) ด้วยอัตราเงินทุน ๙.๑๑ เท่ากับ ๒๓๙.๗๑๔ ล้านบาท แล้วจะมีผลกำไรเชิงเศรษฐศาสตร์ (EP) ในระดับองค์กร จำนวน ๑๗๒.๒๔๔ ล้านบาท สูงกว่าประมาณการ ๙๗.๖๒๕ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๑๓๐.๘๓

จากเกณฑ์ประเมินผลการดำเนินงาน (TRIS) ตัวชี้วัดที่ ๒.๓ การสร้างค่า Economic Profit (EP) เทียบกับเป้าหมาย (delta EP) โดยใช้ฐานประมาณการกำไรสุทธิ เท่ากับ ๓๙๒.๗๓๙ ล้านบาท พบว่า ผลกำไรเชิงเศรษฐศาสตร์ (EP) ในระดับองค์กร จำนวน ๑๕๙.๖๗๒ ล้านบาท ต่ำกว่าประมาณการกำไรสุทธิตามเกณฑ์ TRIS ๑๒.๕๗๓ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๗.๘๗ ส่งผลให้ค่า delta EP ของบริษัทฯ อยู่ในระดับที่ ๓.๒๗

๘. ความสามารถในการเบิกจ่ายบงลงทุน

ในปีงบประมาณ ๒๕๕๖ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้อนุมัติงบประมาณลงทุนของบริษัทฯ ที่เป็นยอดเบิกจ่ายรวมทั้งสิ้น ๑ ๔๑.๑๘๒ ล้านบาท สรุปดังนี้

รายการ หน่วย : ล้านบาท	วงเงินที่ได้รับ อนุมัติเบิกจ่าย	จัดสรร	เบิกจ่ายจริง	คงเหลือ
งบลงทุนที่ขออนุมัติรายปี	๔๖.๖๙๐	๔๐.๖๔๐	๑๒.๖๗๔	๓๔.๐๑๖
งบลงทุนที่จัดทำเป็นแผนระยะยาว	๙๔.๔๙๒	๘๖.๐๙๐	๔๓.๑๔๖	๕๑.๓๔๖
รวมงบลงทุนที่ได้รับอนุมัติ	๑๔๑.๑๘๒	๑๒๖.๗๓๐	๕๕.๘๒๐	๘๕.๓๖๒

ในช่วง ๑๐ เดือน ของปีงบประมาณ ๒๕๕๖ (ตุลาคม ๒๕๕๕ – กรกฎาคม ๒๕๕๖) บริษัทฯ ได้จัดสรรงบประมาณลงทุน เพื่อจัดซื้อ - จัดหา เครื่องใช้สำนักงาน เครื่องจักรอุปกรณ์ ที่ดินและสิ่งปลูกสร้างทั้งในส่วนของงบลงทุนที่ขออนุมัติรายปี และงบลงทุนที่จัดทำเป็นแผนระยะยาว เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน ๑๒๖.๗๓๐ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๘๙.๗๖ และมียอดเบิกจ่าย จำนวน ๕๕.๘๒๐ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๓๙.๕๔

/ ๓. ความเห็น....

ความเห็น

บริษัทฯ เห็นควรเสนอรายงานวิเคราะห์ฐานะการเงิน และผลการดำเนินงาน
ของบริษัท ขนส่ง จำกัด งวดเดือนกรกฎาคม ๒๕๕๖ และ สหสม ๑๐ เดือน
(๑ ตุลาคม ๒๕๕๕ - ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๕๖) ต่อคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์
และการบริหาร เพื่อทราบ ก่อนนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อทราบต่อไป

ในการประชุมคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และการบริหาร ครั้งที่
๘/๒๕๕๖ เมื่อวันที่ ๑๗ กันยายน ๒๕๕๖ ได้พิจารณาแล้วมีมติรับทราบและ
ให้นำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ เพื่อทราบต่อไป

มติที่ประชุม

รับทราบ
