

ระบบตั๋วร่วมใน “ฮ่องกง”

1. ความเป็นมา (Background)

ปี พ.ศ. 2522 (ค.ศ. 1979) บริษัทรถไฟฟ้า Mass Transit Railway (MTR) ของฮ่องกง ได้นำบัตรโดยสาร แถบแม่เหล็ก (ซึ่งในขณะนั้นบัตรดังกล่าวจะใช้ในการเดินทางได้เพียงครั้งเดียว) ให้สามารถนำมาใช้ในการเดินทาง ได้มากกว่า 1 ครั้ง โดยการนำบัตรดังกล่าวให้สามารถเติมเงินไว้บัตรสำหรับการเดินทาง ในรูปแบบบัตรเติมเงินแบบ Stored Value และต่อมาในปี พ.ศ. 2527 (ค.ศ. 1984) บริษัทรถไฟฟ้า Kowloon-Canton Railway (KCR) ได้พัฒนาบัตร แถบแม่เหล็กที่สามารถเติมเงินแบบ Stored Value และเปลี่ยนชื่อเป็นบัตรเติมเงินแบบ Common Stored Value Ticket และในปี พ.ศ. 2532 (ค.ศ. 1989) บริษัทรถไฟฟ้า Kowloon-Canton Railway ได้นำบัตรเติมเงินไปใช้กับ รถประจำทางที่ให้บริการเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า MTR และ KCR รถประจำทางของบริษัท Citybus รวมทั้งไปใช้กับ บริการที่ไม่เกี่ยวกับระบบขนส่ง เช่น ค่าบริการที่ถ่ายรูป (Photo Booths) อาหารจานด่วน (Fast Food)

ปี พ.ศ. 2536-2537 (ค.ศ. 1993-1994) บริษัทรถไฟฟ้า MTR รวมกับบริษัทขนส่งในฮ่องกง 4 บริษัท ประกอบด้วย บริษัท KCR บริษัท KMB บริษัท Citybus และบริษัท Hong Kong and Yaumatei Ferry: HYF ก่อตั้งบริษัท Creative Star Limited โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อก่อตั้งบริษัทรวมทุนดำเนินการระบบบัตร Octopus ซึ่งเป็นบัตร โดยสารอัจฉริยะแบบไร้สัมผัส (Contactless Smart Cards) และได้เปลี่ยนชื่อบริษัทเป็น Octopus Cards Limited ในปี พ.ศ. 2545 (ค.ศ. 2002)



รูปแบบระบบขนส่งสาธารณะของฮ่องกง

บัตร Octopus ได้เปิดตัวอย่างเป็นทางการในปี พ.ศ. 2540 (ค.ศ. 1997) โดยการออกบัตร Octopus จำนวน 3 ล้านใบ และมีวิธีการดำเนินงานกับบัตรเดิม (บัตรเติมเงิน Common Stored Value Ticket) โดยให้ผู้ถือบัตร เดิมนำบัตรดังกล่าวมาแลกเป็นบัตร Octopus ภายในกำหนดเวลา 3 เดือน หากพ้นกำหนดดังกล่าวแล้วก็จะยกเลิก บัตรเดิม ทำให้ผู้ที่ถือบัตรโดยสารเดิมของบริษัทรถไฟฟ้า MTR และ KCR เปลี่ยนมาใช้บัตรโดยสาร Octopus

และประกอบกับ พ.ศ. 2540 (ค.ศ. 1997) เกิดเหตุการณ์การขาดเงินเหรียญฮ่องกง เนื่องจากประชาชนเข้าใจว่าเงินเหรียญที่มีรูปราชินีเอลิซาเบธ ที่ 2 จะมีมูลค่าเพิ่มจึงเก็บเงินเหรียญดังกล่าวไว้เอง ส่งผลให้เงินเหรียญไม่มีหมุนเวียนในตลาด และการกำหนดให้ผู้โดยสารที่ไม่มีบัตรต้องเตรียมค่าโดยสารให้พอดีกับอัตราค่าโดยสารที่เรียกเก็บ จึงทำให้ประชาชนไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง ดังนั้น ในปี พ.ศ. 2541 (ค.ศ. 1998) การจำหน่ายบัตรโดยสาร Octopus มีจำนวนสูงถึง 4.6 ล้านใบ และเพิ่มขึ้นเป็น 9 ล้านใบ ในปี พ.ศ. 2545 (ค.ศ. 2002)

ในปี พ.ศ. 2543 (ค.ศ. 2000) ธนาคารกลางฮ่องกง (Hong Kong Monetary Authority) อนุญาตให้ผู้ประกอบการระบบขนส่งสามารถรับเงินฝากได้ ซึ่งการกระทำดังกล่าวเป็นการยกเลิกข้อจำกัดเดิมที่ห้ามมิให้บัตรโดยสาร Octopus สร้างรายได้เกินร้อยละ 15 ของรายได้ทั้งหมดจากกิจกรรมที่ไม่ใช่ระบบขนส่ง (Non-Transit Related Functions) จึงทำให้มีการใช้บัตรโดยสาร Octopus อย่างกว้างขวางสำหรับธุรกรรมที่ไม่ใช่ระบบขนส่ง เช่น การนำบัตร Octopus ไปชำระค่าที่จอดรถ ทั้งนี้ การเปลี่ยนแปลงบัตรโดยสารแถบแม่เหล็กมาเป็นระบบบัตรโดยสาร Octopus สามารถเปลี่ยนระบบบัตรโดยสารเป็นบัตรโดยสาร Octopus ได้สำเร็จในปี พ.ศ. 2547 (ค.ศ. 2004)



แผงขายหนังสือพิมพ์ชำระด้วยบัตร Octopus (ซ้าย) ตู้ขายเครื่องดื่มกลองชำระด้วยบัตร Octopus (ขวา)

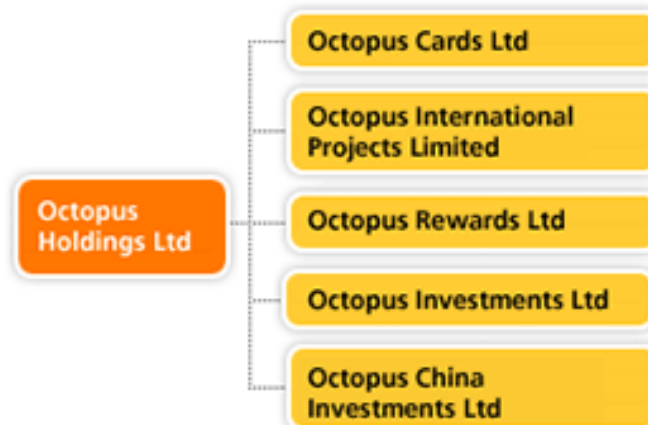
ปัจจุบันบริการต่างๆของบริษัท Octopus นั้นสามารถใช้ได้กับระบบขนส่งสาธารณะในฮ่องกงแทบทุกรูปแบบ การประยุกต์ใช้บัตร Octopus ยังครอบคลุมถึงที่จอดรถ ที่จอดรถที่ชำระเงินโดยใช้เหรียญหยอดเหรียญ (Parking Meters) ร้านขายอาหารจานด่วน ร้านทำขนมปังและขนมเค้ก ร้านสะดวกซื้อ ซูเปอร์มาร์เก็ต ร้านบริการสุขภาพและความงาม ร้านบูติก (Boutiques) ร้านถ่ายรูป ร้านขายโทรศัพท์มือถือ ตู้ขายสินค้าหยอดเงิน (Vending Machines) ร้านค้าบริการตัวเอง (Self-Service Kiosks) เครื่องถ่ายสำเนา ตู้ถ่ายรูป (Photo Booths) โรงภาพยนตร์ วิทยาเขตสถานศึกษา และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านสันทนาการ (Recreational Facilities) รวมถึงการควบคุมการเข้าถึง (Access Control) พื้นที่ที่พักอาศัยและพื้นที่เชิงพาณิชย์



เครื่องอ่านบัตร Octopus ร้านอาหาร McDonald's (ซ้าย) ร้านอาหารจานด่วนชำระด้วยบัตร Octopus (ขวา)

1.1 การร่วมทุนและขยายธุรกิจ

บริษัท Creative Star Limited ได้ทำความตกลงระหว่างผู้ถือหุ้น โดยมีการโอนหุ้นของบริษัท Hong Kong and Yaumatei Ferry: HYF ให้บริษัท New World First Bus Services Limited และบริษัท New World First Ferry Services Limited เมื่อปี พ.ศ. 2544 (ค.ศ. 2001) ต่อมาในปี พ.ศ. 2548 (ค.ศ. 2005) บริษัทฯ ได้เปลี่ยนชื่อเป็นบริษัทผู้ถือหุ้น Octopus จำกัด (Octopus Holdings Limited) เพื่อให้เอกชนรายอื่นเข้ามาถือหุ้นในบริษัทฯ และแบ่งโครงสร้างออกเป็น บริษัท Octopus Cards Limited (ธุรกิจการชำระเงินด้วยบัตร) บริษัท Octopus International Projects Limited (ธุรกิจระบบความร่วมมือระหว่างประเทศ) บริษัท Octopus Rewards Limited (ธุรกิจการพัฒนาโปรแกรมสะสมคะแนน) บริษัท Octopus Investments Limited (ธุรกิจด้านการลงทุน) และบริษัท Octopus China Investment Limited (ธุรกิจการลงทุนสำหรับโครงการที่เกี่ยวกับประเทศจีน)



บริษัทในเครือของ Octopus

จากความสำเร็จของบัตร Octopus ในฮ่องกง ได้มีการขยายบริษัท Octopus ไปลงทุนในประเทศจีนโดยจัดตั้งบริษัท Octopus China Investments Limited และบริษัทโครงการระหว่างประเทศของ Octopus จำกัด (Octopus International Projects Limited) เพื่อขยายโอกาสทางธุรกิจด้านระบบความร่วมมือในประเทศจีนและประเทศอื่นๆ นอกจากนี้ยังมีการขยายการส่งออกด้านเทคโนโลยีและประสบการณ์ไปยังประเทศเนเธอร์แลนด์และประเทศดูไบในปี พ.ศ. 2546 (ค.ศ. 2003) และ พ.ศ. 2550 (ค.ศ. 2007) ตามลำดับ ซึ่งฮ่องกงได้นำระบบตัวอิเล็กทรอนิกส์ไปใช้กับการขนส่งสาธารณะที่กรุง Rotterdam และกรุง Amsterdam ของประเทศเนเธอร์แลนด์ในปี

พ.ศ. 2552 (ค.ศ. 2009) และนำเทคโนโลยีของระบบการชำระค่าบริการและสินค้าด้วยบัตรอัจฉริยะไร้สัมผัสไปใช้ที่ประเทศดูไบ สำหรับบริการขนส่งสาธารณะหลายรูปแบบที่พัฒนาโดยบริษัท Octopus ได้ประสบความสำเร็จในการเปิดตัวเมื่อปี พ.ศ. 2552 (ค.ศ. 2009) และได้พัฒนาระบบตัวขนส่งสาธารณะอิเล็กทรอนิกส์ในกรุง Auckland ประเทศ New Zealand ด้วย

บัตร Octopus เปิดตัวที่เซินเจิ้นในปี พ.ศ. 2549 (ค.ศ. 2006) และได้รับการสนับสนุนของผู้บริหารระดับสูงทั้งในฮ่องกงและเซินเจิ้น ปัจจุบันบัตร Octopus ใช้ได้ที่ร้านค้าปลีกกว่า 50 แห่งที่เซินเจิ้น ซึ่งรวมถึงร้าน Café de Coral ร้าน Fairwood และ กลุ่มร้านขายของปลอดภาษีเซินเจิ้น (Shenzhen Duty Free Group) ที่ท่าเรือเซินเจิ้น ต่อมาบริษัท Octopus ได้ร่วมทุนกับบริษัทอื่นๆ เพื่อดำเนินการพัฒนาระบบ ประกอบด้วย

1.1.1 ร่วมทุนกับบริษัท Digital China Software Limited เพื่อพัฒนาซอฟต์แวร์ประยุกต์และบริการบัตรอัจฉริยะในจีนแผ่นดินใหญ่

1.1.2 ร่วมกับบริษัท Lingnan Pass จัดทำกรอบความตกลงในความร่วมมือด้านเศรษฐกิจระหว่างมณฑลกว่างตุงกับฮ่องกง (Guangdong-Hong Kong Economic Collaborations)

1.1.3 ร่วมทุนกับบริษัท Lingnan Pass ในการเปิดตัวบัตร Octopus ซึ่งถือว่าการบุกเบิกระบบบัตรในต่างแดนโดยใช้กระเป๋าเงินอิเล็กทรอนิกส์สองสกุลคือเงินหยวนจีนและเงินเหรียญฮ่องกงเพื่อส่งเสริมระบบบัตรโดยสารให้สามารถใช้งานร่วมกันได้ของเงิน 2 สกุล (Interoperability) ระหว่างเงินหยวนและเหรียญฮ่องกง

1.2 โครงการสะสมแต้ม (Rewards)

โครงการสะสมแต้ม Octopus (Octopus Rewards Program) เปิดตัวเมื่อเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2548 (ค.ศ. 2005) เปิดโอกาสให้ลูกค้าสะสมแต้มและแลกซื้อสินค้าโดยใช้บัตร Octopus ที่จดทะเบียนไว้ (Registered Octopus) โดยไม่ขึ้นอยู่กับรูปแบบการชำระเงิน ด้วยสื่อกลางนี้ (Common Platform) ผู้ประกอบการที่เข้าร่วมโครงการสามารถเสนอโปรโมชั่นลดราคาหรือข้อเสนอพิเศษให้ฐานลูกค้าโดยไม่ต้องริเริ่มระบบสะสมแต้มใหม่ ปัจจุบันมีผู้ถือบัตร Octopus ที่จดทะเบียนกว่า 2.7 ล้านใบรวมอยู่ในโครงการ และสมาชิกสามารถใช้บัตรได้ที่ร้านค้ากว่า 700 แห่งของผู้ประกอบการที่เข้าร่วมโครงการกว่า 20 ราย



การประชาสัมพันธ์โครงการสะสมแต้มของ Octopus

2. ระบบขนส่งสาธารณะของฮ่องกง



รูปแบบต่างๆของระบบขนส่งสาธารณะ ฮ่องกง

2.1 ระบบขนส่งสาธารณะในเมือง (Urban Public Transport)

2.1.1 ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (MRT: Mass Rapid Transit/Heavy Rail) มีจำนวนเส้นทางทั้งหมด 10 เส้นทาง ความยาวเส้นทาง 219 กิโลเมตร โดยมีจำนวนผู้ใช้ต่อวัน 4.0713 ล้านคน (ข้อมูล ปี พ.ศ. 2554/ค.ศ. 2011) ในระบบของบริษัท MTR มีสถานีรถไฟรวม 83 สถานี ประกอบด้วย

- | | |
|--------------------------|---|
| (1) East Rail (ชานเมือง) | (2) Kwun Tong (ใต้ดิน) |
| (3) Tsuen Wan (ใต้ดิน) | (4) Island (ใต้ดิน) |
| (5) Tung Chung (ใต้ดิน) | (6) Tseung Kwan O (ใต้ดิน) |
| (7) West Rail (ชานเมือง) | (8) Ma On Shan (ชานเมือง) |
| (9) Airport Express | (10) สายรีสอร์ทดิสนีย์แลนด์ (Disneyland Resort) |

ลำดับที่ 1-8 ให้บริการขนส่งในเมืองทั่วไป โดยมีสาย Airport Express เชื่อมตรงระหว่างท่าอากาศยานนานาชาติฮ่องกง (Hong Kong International Airport) กับใจกลางเมือง และสายรีสอร์ทดิสนีย์แลนด์ (Disneyland Resort Line) ขนส่งผู้โดยสารไปสวนสนุกดิสนีย์แลนด์ฮ่องกงแต่เพียงแห่งเดียว

การคิดอัตราค่าโดยสาร MTR ใช้ระบบคิดตามระยะทาง (Distance Based)

- อัตราค่าโดยสารบัตร Octopus (ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2554/ค.ศ. 2011)
ค่าโดยสารผู้ใหญ่ บัตร Octopus สำหรับสาย Tsuen Wan, Kwun Tong, Island, Tseung Kwan O, Tung Chung, Disneyland Resort, Ma On Shan, และ West Rail
3.2 - 26.8 เหรียญฮ่องกง
- ค่าโดยสารผู้ใหญ่ บัตร Octopus สำหรับสาย East Rail
3.2 - 47.5 เหรียญฮ่องกง
- ค่าโดยสารเที่ยวเดียวผู้ใหญ่ สายด่วนท่าอากาศยาน
60.0 - 100.0 เหรียญฮ่องกง

- ค่าโดยสารผู้ใหญ่ บัตร Octopus สำหรับใช้กับรถประจำทาง MTR สายรอง สำหรับสาย West Rail/Light Rail
3.9 เหรียญฮ่องกง
- ค่าโดยสารผู้ใหญ่ บัตร Octopus สำหรับใช้กับรถประจำทาง MTR สายรอง สำหรับสาย East Rail
3.6 เหรียญฮ่องกง

ผู้ถือบัตร Octopus ที่เดินทางบนสาย West Rail, East Rail, และ รถไฟฟ้ารางเบาจะสามารถเดินทางต่อเส้นทางรถประจำทาง MTR และรถประจำทาง สายรอง MTR โดยไม่ต้องเสียค่าโดยสารเพิ่มในบางเส้นทาง



ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนฮ่องกง

2.1.2 ระบบรถไฟฟ้า LRT (Light Rail Transit) มีจำนวนเส้นทางทั้งหมด 12 เส้นทาง ดังนี้ คือ

สาย 505: สถานีปลายทาง Sam Shing (Terminus) – Siu Hong

สาย 507: สถานีปลายทาง Ferry Pier (Terminus) – Tin King

สาย 610 สาย 614 และสาย 615: สถานีปลายทาง Ferry Pier (Terminus) – สถานีปลายทาง Yuen Long (Terminus)

สาย 614P และสาย 615P: สถานีปลายทาง Ferry Pier (Terminus) – Siu Hong

สาย 705 และสาย 706: Tin Shui Wai – Tin Yiu

สาย 751: Yau Oi – Tin Yat

สาย 751P: Tin Shui Wai – Tin Yat

สาย 761P: Tin Yat – สถานีปลายทาง Yuen Long (Terminus)

ความยาวเส้นทาง 36 กิโลเมตร มีทั้งหมด 68 สถานี โดยมีจำนวนผู้ใช้ระบบ 4.42 แสนคนต่อวัน (ข้อมูล ปี พ.ศ. 2554/ค.ศ. 2011)

การคิดอัตราค่าโดยสาร LRT ใช้ระบบคิดตามพื้นที่ (Zone based)

อัตราค่าโดยสารตัวเที่ยวเดียว

จำนวนพื้นที่อัตราค่าโดยสารที่เดินทางผ่าน	ผู้ใหญ่	เด็ก/ผู้สูงอายุ
1-2	HK\$ 4.00	HK\$ 2.00
3	HK\$ 4.70	HK\$ 2.30
4-5	HK\$ 5.80	HK\$ 2.90

อัตราค่าโดยสารบัตร Octopus

จำนวน <u>ป้าย</u> ที่เดินทางผ่าน (รวมป้ายที่ขึ้น)	ผู้ใหญ่/นักเรียน	เด็ก/ผู้สูงอายุ
1-3	HK\$ 3.70	HK\$ 1.80
4-6	HK\$ 3.80	HK\$ 1.80
7-12	HK\$ 3.90	HK\$ 1.90
13-15	HK\$ 4.40	HK\$ 2.10
16-18	HK\$ 4.90	HK\$ 2.30
19-21	HK\$ 5.30	HK\$ 2.50
22 หรือ มากกว่า	HK\$ 5.80	HK\$ 2.70

ผู้ถือบัตร Octopus ที่เดินทางบนรถไฟฟ้ารางเบาจะสามารถเดินทางต่อเส้นทางรถประจำทาง MTR และรถประจำทางสายรอง MTR โดยไม่ต้องเสียค่าโดยสารเพิ่มในบางเส้นทาง



รถไฟฟ้ารางเบาฮ่องกง

2.1.3 ระบบรถราง (Tramways) มีจำนวนเส้นทางทั้งหมด 6 เส้นทาง ดังนี้ คือ

Shau Kei Wan→Western Market;
Shau Kei Wan→Happy Valley;
North Point→Whitty Street;
Happy Valley→Kennedy Town;
Causeway Bay→Kennedy Town;
Western Market→Kennedy Town.

ระยะทางรวม 13 กิโลเมตร (ความยาวรางรวม 30 กิโลเมตร) โดยมีจำนวนผู้ใช้ระบบ 2.163 แสนคนต่อวัน (ข้อมูล ปี พ.ศ. 2554/ค.ศ. 2011)

การคิดอัตราค่าโดยสาร Tramways ต่างกับระบบขนส่งสาธารณะอื่นตรงที่คิดตามเที่ยว (Journey based) โดยไม่คำนึงถึงระยะทางเที่ยวเดินทาง

อัตราค่าโดยสาร (เที่ยวเดียว) ผู้ใหญ่ (อายุ 12 ปี ขึ้นไป) HK\$ 2.30 เด็กอายุ 3-12 ปี HK\$ 1.20 ผู้สูงอายุ 65 ปีขึ้นไป HK\$ 1.10 บัตรผ่าน 4-วัน HK\$ 34.00 ตัวเดือน HK\$ 200.00

ผู้โดยสารสามารถใช้บัตร Octopus ชำระค่าโดยสารได้ด้วย



รถรางฮ่องกง



เครื่องอ่านบัตร Octopus บนรถราง

2.1.4 ระบบรถประจำทาง

(1) บริษัท Kowloon Motor Bus Company (1933) Limited มีจำนวนเส้นทางทั้งหมด 400 เส้นทาง โดยมีจำนวนผู้ใช้บริการ 2.57 ล้านคนต่อวัน (ข้อมูล ปี พ.ศ. 2554/ค.ศ. 2011)

อัตราค่าโดยสาร อัตราค่าโดยสารสำหรับเส้นทางในเมืองตั้งแต่ HK\$2.6 ถึง HK\$12.2 และสำหรับเส้นทางใน New Territories ตั้งแต่ HK\$1.8 ถึง HK\$42



รถประจำทาง บริษัท KMB



เครื่องอ่านบัตร Octopus บนรถประจำทาง บริษัท KMB

(2) บริษัท New World First Bus Services Ltd. มีจำนวนเส้นทางทั้งหมด 92 เส้นทาง โดยมีจำนวนผู้ใช้บริการ 4.8 แสนคนต่อวัน (ข้อมูล ปี พ.ศ. 2554/ค.ศ. 2011)

อัตราค่าโดยสาร อัตราค่าโดยสารเส้นทางบนเกาะฮ่องกงตั้งแต่ HK\$3.20 ถึง HK\$9.80 และเส้นทางที่ Kowloon และ Tseung Kwan O ตั้งแต่ HK\$3.40 ถึง HK\$10.00



รถประจำทางบริษัท New World First Bus Services Ltd.

(3) บริษัท Citybus Ltd.



รถประจำทางบริษัท Citybus Ltd.

- สัมปทาน 1 มีจำนวนเส้นทางทั้งหมด 92 เส้นทาง โดยมีจำนวนผู้ใช้บริการ 5.17 แสนคนต่อวัน (ข้อมูล ปี พ.ศ. 2554/ค.ศ. 2011)

- สัมปทาน 2 มีจำนวนเส้นทางทั้งหมด 19 เส้นทาง โดยมีจำนวนผู้ใช้บริการ 8.6 หมื่นคนต่อวัน (ข้อมูล ปี พ.ศ. 2554/ค.ศ. 2011)

อัตราค่าโดยสาร อัตราค่าโดยสารมีตั้งแต่จาก HK\$2.50 ถึง HK\$10.60 สำหรับเส้นทางบนเกาะฮ่องกง และ HK\$3.50 ถึง HK\$48 สำหรับเส้นทางท่าอากาศยานและ North Lantau

(4) บริษัท Long Win Bus Ltd. มีจำนวนเส้นทางทั้งหมด 19 เส้นทาง โดยมีจำนวนผู้ใช้บริการ 8.3 หมื่นคนต่อวัน (ข้อมูล ปี พ.ศ. 2554/ค.ศ. 2011)

อัตราค่าโดยสาร อัตราค่าโดยสารมีตั้งแต่ HK\$3.50 ถึง HK\$30.90



รถประจำทางบริษัท Long Win Bus Ltd.

(5) บริษัท New Lantao Bus (1973) Ltd. มีจำนวนเส้นทางทั้งหมด 23 เส้นทาง โดยมีจำนวนผู้ให้บริการ 5.73 หมื่นคนต่อวัน (ข้อมูล ปี พ.ศ. 2554/ค.ศ. 2011)

อัตราค่าโดยสาร อัตราค่าโดยสารมีตั้งแต่ HK\$3.10 ถึง HK\$43.00



รถประจำทางบริษัท New Lantao Bus (1973) Ltd.

2.1.5 ระบบรถโดยสารสาธารณะขนาดเล็ก (Public Light/Mini Bus)



รถโดยสารสาธารณะขนาดเล็กสายสีเขียว

รถโดยสารสาธารณะขนาดเล็กสายสีแดง

(1) สายสีเขียว มีจำนวนเส้นทางทั้งหมด 348 เส้นทาง โดยมีจำนวนผู้ใช้บริการ 1.5316 ล้านคนต่อวัน (ข้อมูล ปี พ.ศ. 2554/ค.ศ. 2011)

(2) สายสีแดง มีจำนวนเส้นทางทั้งหมด 297 เส้นทาง โดยมีจำนวนผู้ใช้บริการ 3.634 แสนคนต่อวัน (ข้อมูล ปี พ.ศ. 2554/ค.ศ. 2011)

อัตราค่าโดยสาร อัตราค่าโดยสารมีตั้งแต่ HK\$2.00 ถึง HK\$22.50 สายสีเขียวรับทั้งบัตร Octopus และ เงินสดแต่ไม่มีเงินทอน ส่วนสายสีแดงส่วนมากรับเงินสดและมีเงินทอน รถสายสีแดงจำนวนเพิ่มขึ้น เริ่มรับบัตร Octopus

2.1.6 ระบบเรือข้ามฟาก

(1) บริษัท Star Ferry Co. Ltd. มีจำนวนเส้นทางทั้งหมด 2 เส้นทาง โดยมีจำนวนผู้ใช้บริการ 6.1 หมื่นคนต่อวัน (ข้อมูล ปี พ.ศ. 2554/ค.ศ. 2011)

อัตราค่าโดยสาร ค่าโดยสารเที่ยวเดียวมีตั้งแต่ HK\$ 1.50 (จันทร์-ศุกร์) HK\$ 1.80 (เสาร์-อาทิตย์) สำหรับชั้นล่างจนถึง HK\$ 2.50 (จันทร์-ศุกร์) HK\$ 3.00 (เสาร์-อาทิตย์) สำหรับชั้นดาดฟ้า บัตร Octopus ใช้ได้ด้วย



เรือข้ามฟากบริษัท Star Ferry Co. Ltd.

(2) บริษัท New World First Ferry Services Ltd. มีจำนวนเส้นทางทั้งหมด 6 เส้นทาง โดยมีจำนวนผู้ใช้บริการ 3.62 หมื่นคนต่อวัน (ข้อมูล ปี พ.ศ. 2554/ค.ศ. 2011)



เรือข้ามฟากบริษัท New World First Ferry Services Ltd.

อัตราค่าโดยสาร

บริการเรือข้ามฟากธรรมดา				
	จันทร์ ถึง เสาร์		อาทิตย์ และ วันหยุดนักขัตฤกษ์	
	ธรรมดา	พิเศษ	ธรรมดา	พิเศษ
ผู้ใหญ่	HK\$12.60	HK\$19.70	HK\$18.40	HK\$28.70
ผู้สูงอายุ เด็ก และผู้พิการ*	HK\$6.30	HK\$9.90	HK\$9.20	HK\$14.40
บริการเรือข้ามฟากด่วน				
	จันทร์ ถึง เสาร์		อาทิตย์ และ วันหยุดนักขัตฤกษ์	
ผู้ใหญ่	HK\$24.60		HK\$35.30	
ผู้สูงอายุ เด็ก และผู้พิการ*	HK\$12.30		HK\$17.70	
ตัวเดือน				
HK\$489.00				
* ผู้สูงอายุ 65 ปี หรือสูงกว่า เด็กอายุระหว่าง 3 และต่ำกว่า 12 ปี และผู้ถือบัตรลงทะเบียนสำหรับผู้พิการ				
# ให้สิทธิ์ผู้ถือตั๋วเดินทางไป-กลับชั้นธรรมดา ของเรือข้ามฟากธรรมดาสำหรับเส้นทางที่กำหนด ซึ่งต้องเดินทางในวันเดียวกัน				

(3) ผู้ประกอบการเรือข้ามฟากที่จดทะเบียนอื่นๆ ให้บริการเดินเรือข้ามฟากและเชื่อมต่อเกาะอื่นๆ โดยมีจำนวนผู้ใช้บริการ 3.83 หมื่นคนต่อวัน (ข้อมูล ปี พ.ศ. 2554/ค.ศ. 2011)



เรือข้ามฟากผู้ประกอบการจดทะเบียนรายย่อยอื่นๆ

2.1.7 รถแท็กซี่ ในปี ค.ศ. 2011 มีผู้ใช้บริการ 996,500 คนต่อวัน



แท็กซี่ในเมือง-สีแดง

แท็กซี่สีเขียว-พื้นที่ New Territories

แท็กซี่สีฟ้า-พื้นที่ Lantau

แท็กซี่เป็นพาหนะที่สะดวกสำหรับการเดินทางระยะสั้น แท็กซี่ในฮ่องกงมีสามสี แท็กซี่สีแดง ครอบคลุมเกือบทุกจุดหมายปลายทางในฮ่องกง ยกเว้นถนน Tung Chung และถนนบนเกาะลันเตาใต้ (South Lantau Island) แท็กซี่สีเขียว ให้บริการที่ New Territories และบนถนนที่ได้รับอนุญาตบนเกาะลันเตา (Lantau Island) แท็กซี่สีฟ้า ให้บริการพื้นที่ส่วนมากบนเกาะลันเตา (Lantau Island) ถ้าลูกค้ามีแผนจะเดินทางไป New Territories หรือ เกาะลันเตา (Lantau Island) ให้เลือกแท็กซี่สีเขียวหรือสีฟ้าเนื่องจากราคาประหยัดกว่าแท็กซี่สีแดง แท็กซี่ทุกสีสามารถให้บริการที่ท่าอากาศยานนานาชาติฮ่องกง (Hong Kong International Airport) แต่อาจไม่มีให้บริการที่อ่าว Discovery (Discovery Bay)

หมายเหตุ : ถ้าการเดินทางของลูกค้าผ่านจุดเชื่อมต่อบนเกาะลันเตา จะต้องชำระค่าทางด่วนเพิ่มอีก HK\$30.00 ถึงแม้ว่าจะเข้าพื้นที่กลางเมืองหรือเกาะลันเตา (Lantau Island) และถ้าลูกค้าใช้อุโมงค์บนทางด่วน (Toll Tunnels) ลูกค้าจะต้องจ่ายค่าทางด่วนเพิ่มอีกด้วย

การคิดอัตราค่าโดยสาร

ราคา	แท็กซี่สีแดง	แท็กซี่สีเขียว	แท็กซี่สีฟ้า
อัตราโบกรถแท็กซี่เอง (สำหรับ 2 กม. แรก (1.24 ไมล์))	HK\$20	HK\$16.5	HK\$15
ทุก 0.2 กม. (0.12 ไมล์) หรือรอนึ่งนาที่สำหรับอัตราค่าโดยสารมิเตอร์ต่ำกว่า HK\$ 72.50	HK\$1.5	HK\$1.3	HK\$1.3
ทุก 0.2 กม. (0.12 ไมล์) หรือรอนึ่งนาที่สำหรับอัตราค่าโดยสารมิเตอร์ HK\$ 72.50 และสูงกว่า	HK\$1	HK\$1	HK\$1
กระเป๋าดำเนินทางหนึ่งใบ (ยกเว้นกระเป๋าทัวร์พวงพา)	HK\$5	HK\$4	HK\$5
สัตว์เลี้ยงหนึ่งตัว	HK\$5	HK\$4	HK\$5
จองผ่านทางโทรศัพท์	HK\$5	HK\$4	HK\$5

ระหว่างเดือนธันวาคม พ.ศ. 2553 (ค.ศ. 2010) และเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2554 (ค.ศ. 2011) มีโครงการนำร่อง โดยได้มีการติดตั้งเครื่องอ่านบัตร Octopus ชนิดพกพา เครื่องดังกล่าวทำให้ผู้โดยสารเลือกใช้บัตร Octopus ชำระค่าโดยสารเมื่อถึงที่หมาย โดยที่บริษัทบัตร Octopus จำกัด (Octopus Cards Limited) ร่วมกับบริษัท Motion Power ติดตั้งเครื่องอ่านบัตร Octopus ในรถแท็กซี่ แต่ในปลายปี พ.ศ. 2554 (ค.ศ. 2011) มีรถแท็กซี่



รถแท็กซี่ที่รับบัตร Octopus



เครื่องอ่านบัตรเครดิตในรถแท็กซี่ฮ่องกง

เพียงแค่ 200 คันที่อ่านบัตร Octopus ได้ เหตุผลหนึ่งที่คนขับรถแท็กซี่ไม่ยอมรับบัตร Octopus เพราะคนขับรถแท็กซี่ต้องชำระค่าเช่าเครื่องอ่านบัตร Octopus เดือนละ HK\$ 250 รวมค่าบริการอีกร้อยละ 1 ของรายรับประจำวัน หลังจากนั้นบริษัท Octopus จะโอนเงินเข้าบัญชีเจ้าของรถแท็กซี่ในวันรุ่งขึ้น ทำให้คนขับแท็กซี่ที่เช่ารถวันต่อวันขาดเงินหมุนเวียน ดังนั้นเพื่อเป็นการจูงใจคนขับแท็กซี่ให้รับชำระค่าโดยสารโดยบัตร Octopus บริษัทบัตร Octopus จำกัด (Octopus Cards Limited) ได้มีการโฆษณาให้คนขับรถแท็กซี่ที่ติดเครื่องอ่านบัตร Octopus จะได้รับเงินเพิ่มจาก Octopus จำนวน HK\$3.00 ทุกครั้งที่ผู้โดยสารชำระด้วยบัตร Octopus มีการเปิดตัวแอป iPhone ชื่อ “TaxiGo” ที่ใช้ระบบ GPS ระบุตำแหน่งรถแท็กซี่ในบริเวณใกล้เคียงรวมถึงรถแท็กซี่ Octopus และให้ลูกค้าเรียกรถโดยสามารถสัมผัสที่หน้าจอ iPhone ตรง “TaxiGo” ก็จะสามารถใช้บริการรถแท็กซี่ได้ทันที ปัจจุบันรถแท็กซี่ที่รับบัตร Octopus จะแสดงเครื่องหมาย Octopus ที่ประตูด้านหน้าข้างผู้โดยสาร



เครื่องอ่านบัตร Octopus ในรถแท็กซี่ฮ่องกง

2.1.8 รถรางขึ้นเขา (Peak Tramway) ในปี พ.ศ. 2554/ค.ศ. 2011 มีผู้ใช้บริการ 15,800 คน ต่อวัน



เครื่องกันทางเข้ารถรางขึ้นเขาที่ซานชาลารถรางขึ้นเขา Peak (ซ้าย) และ รางขึ้นเขา Peak (ขวา)

การคิดอัตราค่าโดยสาร คิดตามเที่ยวเดินทาง (Journey Based)

อัตราค่าโดยสาร ตัวขาขึ้นเขาค่าโดยสาร HK\$ 20.00 ตัวขาลงเขาค่าโดยสาร HK\$ 30.00

2.2 ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง (Inter-City Public Transport)

2.2.1 ระบบรถไฟฟ้า MRT {Mass (Rapid) Transit/Heavy Rail} ประกอบด้วย 3 เส้นทาง คือ (1) สายกวางตุ้ง (Guangdong Line) (2) สายปักกิ่ง (Beijing Line) และ (3) สายเซี่ยงไฮ้ (Shanghai Line)



ใบประชาสัมพันธ์รถไฟระหว่างเมือง Kowloon Through Train: KTT (ซ้าย) รถไฟระหว่างเมือง (ขวา)

ถ้าผู้เดินทางออกเดินทางจากปักกิ่ง เซี่ยงไฮ้ หรือบางเมืองในมณฑลกวางตุ้งไปฮ่องกงมีรถไฟทางผ่านให้บริการ สามารถซื้อตั๋วได้ที่สถานีรถไฟ Hung Hom หรือ Kowloon-Canton East หรือจากตัวแทนบริษัทเดินทางเนื่องจากบริการขนส่งผู้โดยสารระหว่างเมืองประหยัดกว่าการเดินทางทางอากาศ ดังนั้นจึงเป็นทางเลือกของผู้โดยสารระหว่างเมืองหลายคน

2.2.2 ระบบรถโดยสารประจำทาง

การเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางไปฮ่องกงเป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวจากเขตสามเหลี่ยมเศรษฐกิจปากแม่น้ำจูเจียง (Pearl River Delta หรือ สามเหลี่ยมแม่น้ำไข่มุก) มณฑลกวางตุ้ง โดยที่รถทัวร์รับส่งผู้โดยสารที่โรงแรมในเมืองหลักในมณฑลกวางตุ้ง เช่น กวางเจา (Guangzhou) เซินเจิ้น (Shenzhen) Dongguan, Foshan และ Zhongshan นอกจากนี้ยังมีรถทัวร์ไปฮ่องกงจากเซี่ยเหมิน (Xiamen) ในมณฑลฝูเจี้ยน (Fujian) และ Ganzhou ในมณฑลเจียงซี (Jiangxi)

บริษัท China Travel Services ให้บริการรถประจำทางข้ามแดนหลายเที่ยวทุกวัน ทางเลือกนี้ดีเพราะอัตราค่าโดยสารต่ำกว่ารถไฟมากเลย นอกเหนือจากนั้นรถประจำทางยังไปรับผู้โดยสารจากจุดต่างๆในฮ่องกงและไปส่งที่หลายๆจุดในเซินเจิ้น และกวางเจา (เพิ่มความสะดวกให้ที่ไม่ต้องไปกลับจากสถานีรถไฟ)

อัตราค่าโดยสารเที่ยวเดียวจากฮ่องกงไปกวางเจาประมาณ 100 เหรียญฮ่องกง

อัตราค่าโดยสารเที่ยวเดียวจากฮ่องกงไปเซินเจิ้นประมาณ 60 เหรียญฮ่องกง

บริษัทยังให้บริการเชื่อมต่อท่าอากาศยานนานาชาติฮ่องกงกับเมืองใหญ่ๆฝั่งพรมแดนสาธารณรัฐประชาชนจีนอีกด้วย

ฮ่องกงมีจุดเชื่อมต่อรถประจำทางข้ามแดนหลายแห่งที่มีจุดหมายปลายทางที่มณฑลกวางตุ้ง (Guangdong) และอีกหลายแห่งรวมถึง เซี่ยเหมิน (Xiamen) และ Yangshuo กับ กุ้ยหลิน (Guilin) ในกวางสี (Guangxi) ด้วย



รถโดยสารประจำทางระหว่างเมือง

บริการรถประจำทางข้ามแดน ผู้โดยสารที่มาต่อเที่ยวบินที่ท่าอากาศยานนานาชาติ Bao'an (Bao'an International Airport) ในเซินเจิ้น (Shenzhen) มีจุดเชื่อมต่อที่ง่ายและตรงเข้าสู่ฮ่องกง

2.2.3 ระบบเรือโดยสารข้ามฟาก

ในปี พ.ศ. 2547 (ค.ศ. 2003) บริษัท Shun Tak – การจัดการเรือเดินทางจีนจำกัด (China Travel Ship Management Limited) ได้ลงทุนในโครงการ “สถานีปลายทางเรือข้ามฟากผู้โดยสารข้ามแดน” (“Cross Boundary Passenger Ferry Terminal” Project) เพื่อจัดหาบริการขนส่งเชื่อมต่ออย่างไร้ตะเข็บระหว่างรูปแบบทางอากาศกับทางน้ำ ที่เชื่อมต่อระหว่างท่าอากาศยานของฮ่องกง เซินเจิ้น และมาเก๊า ที่ให้บริการนักเดินทางที่เป็นทั้งนักธุรกิจและนักท่องเที่ยวโดยให้มีทางเลือกและความยืดหยุ่นที่มากขึ้น



เรือโดยสารข้ามฟากระหว่างเมือง TurboJET

โลกกำลังเปลี่ยนแปลง สามเหลี่ยมเศรษฐกิจปากแม่น้ำจูเจียงกำลังเปลี่ยนแปลง และบริการ TurboJET เป็นผู้นำการเปลี่ยนแปลงด้านบริการเรือข้ามฟากความเร็วสูงหรูหรา

ภูมิประเทศของฮ่องกงเป็นเมืองที่มีน้ำล้อมรอบและมีท่าเรือหลายแห่ง เนื่องจากได้พัฒนาการมาจากหมู่บ้านชาวประมง มีท่าเรือข้ามฟากข้ามแดนรวมทั้งหมด 4 แห่ง แห่งแรกอยู่ใกล้ท่าอากาศยานนานาชาติ แห่งที่สองอยู่บนเกาะฮ่องกง แห่งที่สามอยู่ที่ Tsim Sha Tsui กวางลิ่ง และแห่งที่สี่อยู่ที่ Tuen Mun, New Territory การเดินเรือเที่ยวตรงประจำวันมีการเปลี่ยนถ่ายระหว่างฮ่องกง เซินเจิ้น และมาเก๊า รวมถึงเมืองต่างๆในมณฑลกวางตุ้ง

เช่น Zhuhai และ Zhongshan

บริการเรือข้ามฟาก SkyPier ที่ท่าอากาศยานนานาชาติฮ่องกง (Hong Kong International Airport: HKIA) ได้จัดให้บริการเรือด่วนข้ามฟากเพื่อขนถ่ายผู้โดยสาร ทำให้ท่าอากาศยานนานาชาติฮ่องกง (HKIA) เป็นศูนย์กลางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อการเดินทางทางอากาศและทางน้ำที่สะดวกสบายอย่างแท้จริง

บริการเรือข้ามฟาก SkyPier ให้บริการทำเรือในเขตสามเหลี่ยมเศรษฐกิจปากแม่น้ำจูเจียง (Pearl River Delta: PRD) และมาเก๊าทั้งหมดแปดแห่งซึ่งเชื่อมต่อภูมิภาคกับจุดหมายปลายทางประมาณ 170 แห่งทั่วโลก ผ่านท่าอากาศยานนานาชาติฮ่องกง (HKIA) ดังต่อไปนี้ คือ

- Dongguan Humen
- Macao (สถานีปลายทางข้ามฟากทางน้ำ)
- Shenzhen Fuyong
- Zhongshan
- Guangzhou Nansha
- Macao (Taipa)
- Shenzhen Shekou
- Zhuhai Jiuzhou

หมายเหตุ: (1) บริการเรือข้ามฟาก SkyPier เป็นบริการสำหรับผู้โดยสารเปลี่ยนถ่ายแต่เพียงประเภทเดียว ใช้ไม่ได้กับผู้โดยสารที่ต้นทางอยู่ที่ฮ่องกง (2) บัตร Octopus ใช้ไม่ได้สำหรับบริการ TurboJET

2.2.4 ระบบเฮลิคอปเตอร์

บริษัท Sky Shuttle ให้บริการเฮลิคอปเตอร์ทุกครึ่งชั่วโมงจากสถานีปลายทาง Marítimo ในมาเก๊าไปท่าเฮลิคอปเตอร์ Shun Tak ที่ท่าเรือข้ามฟากฮ่องกง-มาเก๊า ณ Sheung Wan เกาะฮ่องกง การเดินทางใช้เวลา 15 นาที และค่าโดยสารเที่ยวเดียวราคา 2,900 เหรียญฮ่องกง โดยเพิ่ม 200 เหรียญฮ่องกงช่วงสุดสัปดาห์และวันหยุดนักขัตฤกษ์ บัตร Octopus ใช้ไม่ได้กับบริการประเภทนี้เพราะค่าใช้จ่ายเกินเพดานของบัตรที่ 1,000 เหรียญฮ่องกง



เฮลิคอปเตอร์ (ข่าย) และแผนที่ (ขวา) เส้นทางบริการเช่าเหมาลำเฮลิคอปเตอร์ข้ามแดนฮ่องกง (Sky Shuttle)

2.3 จุดเชื่อมต่อโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transport Interchange: PTI)

จุดเชื่อมต่อโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transport Interchange: PTI) คือสิ่งอำนวยความสะดวกที่ซึ่งผู้โดยสารสามารถขึ้นพาหนะของรูปแบบขนส่งเฉพาะ (เช่น ระบบราง รถประจำทาง รถตู้สาธารณะ รถแท็กซี่ และเรือข้ามฟาก) หรือเปลี่ยนจากรูปแบบการขนส่งหนึ่งไปยังอีกรูปแบบหนึ่ง จุดเชื่อมต่อฯ ได้จัดหาพื้นที่ไว้สำหรับการขึ้นลงพาหนะของผู้โดยสาร และสำหรับการจอดรถชั่วคราว จุดเชื่อมต่อฯ โดยทั่วไปอาจมีสถานที่จอดรถ



จุดเชื่อมต่อโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ Hong Kong Station (ซ้าย) และ Wan Chai Ferry (ขวา)

สำหรับรถประจำทางและรถตู้สาธารณะ ที่จอดรถแท็กซี่ และท่าขนของขึ้นลงทั่วไปสำหรับยานยนต์ มาตรฐาน และแนวทางการวางแผนของฮ่องกงได้กำหนดไว้ว่า จุดเชื่อมต่ออาคารมีจุดตั้งอยู่ที่เข้าถึง และจัดให้มีสภาพแวดล้อมที่สะดวกสบายที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้เพื่อที่จะสนับสนุนให้คนหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ โดยมีประเด็นการพิจารณาคือ

- เป็นการเชื่อมต่อของระบบขนส่งสาธารณะชนิดใด



จุดเชื่อมต่อโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะที่สนามบินฮ่องกง

เชื่อมต่อระหว่างระบบราง รถประจำทาง รถตู้สาธารณะ รถแท็กซี่ และเรือข้ามฟาก ทั้งในรูปแบบเดียวกันหรือข้ามรูปแบบ

- วิธีการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ



การเชื่อมต่อที่จุดเชื่อมต่อโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transport Interchange: PTI) สำหรับผู้โดยสารทำได้โดยการใช้บัตร Octopus ไปสแกนที่เครื่องอ่านบัตรที่ทางเข้ารูปแบบระบบขนส่งสาธารณะที่ต้องการเพื่อไปสู่จุดหมายปลายทาง

3. รูปแบบการให้บริการ

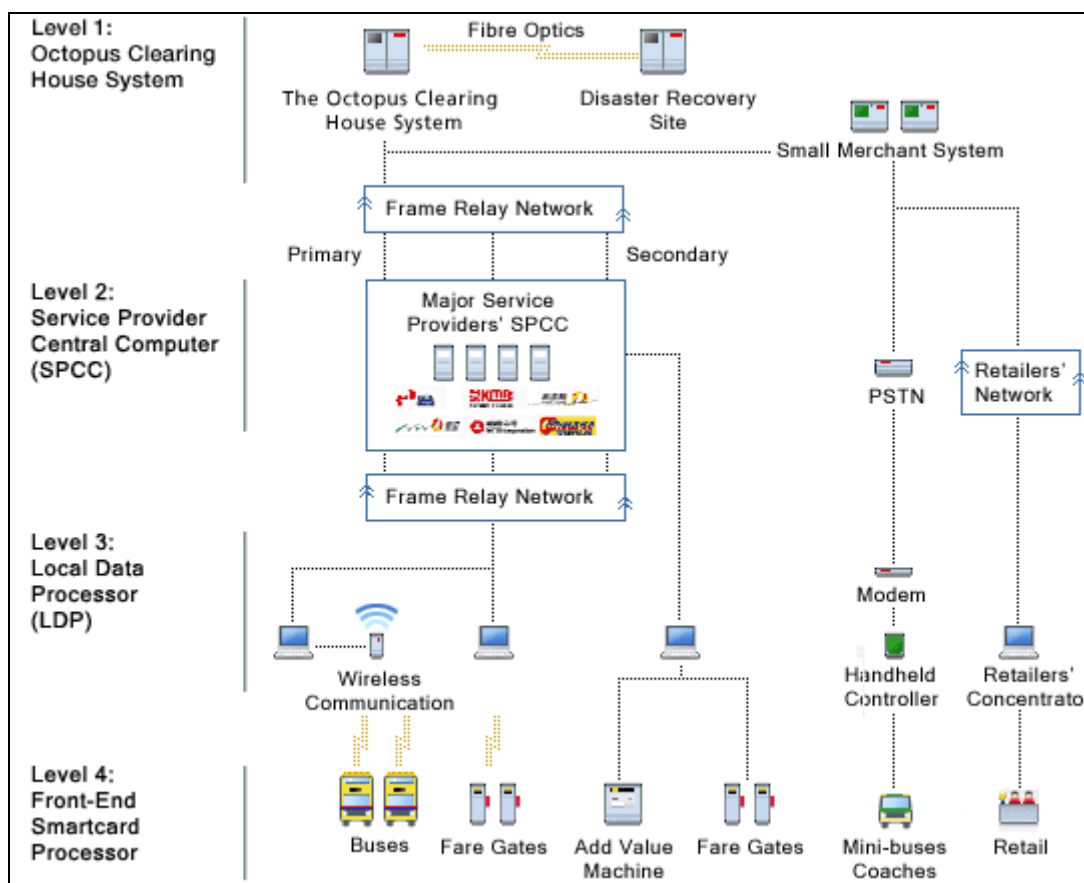
3.1 ระบบตัวที่ใช้/ลักษณะของตัว (Technology)

ระบบบัตร Octopus เป็นความคืบหน้าทางเทคโนโลยีการชำระเงินด้วยบัตรอัจฉริยะ ตั้งแต่บัตร Octopus เปิดตัว ได้มีการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งการบูรณาการระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้ (Octopus Clearing House System) เข้ากับระบบประมวลผลขององค์กรต่างๆ และกับร้านค้าปลีกที่ใช้บัตร Octopus

บัตร Octopus ทำโดยบริษัท Sony มีชิพไอซี (Built-In IC Chip) ระบบของ Octopus รองรับมาตรฐาน ISO/IEC 14443 Type A & B และอุปกรณ์อ่านบัตรของ Sony FeliCa และสื่อสารกับตัวประมวลผลค่าโดยสาร (Fare Processors) ต่างๆ ผ่านตัวอ่านบัตร Octopus (Reader/Writer)



เครื่องอ่านบัตร Octopus ของ Sony FeliCa รองรับมาตรฐาน ISO/IEC 14443 Types A & B



สถาปัตยกรรมศูนย์บริหารจัดการรายได้ Octopus

เครื่องอ่านบัตร (Reader/Writer) ประกอบด้วย อุปกรณ์ควบคุมและเสาอากาศ โดยใช้คลื่นความถี่วิทยุ ส่งสัญญาณเข้าตัวประมวลผลที่อยู่ภายในบัตรอัจฉริยะไร้สัมผัส (Contactless Smart Card) เครื่องสามารถอ่านบัตร ได้ระยะ 30-100 มม. ขึ้นอยู่กับประเภทของเครื่องที่ใช้ การอ่านข้อมูลบัตร Octopus เกิดขึ้นเมื่อข้อมูลได้รับการรับรองจากทั้งสองฝ่าย (Mutually Authenticated Security Handshaking) ตามด้วยการส่งถ่ายข้อมูลที่เข้ารหัส (Encrypted Data)

เครื่องอ่านบัตร Octopus เชื่อมกับเครื่องอ่านของผู้ประกอบการ และอ่านคำสั่งจากเครื่องว่าให้ทำอะไร (เช่นการหักค่าใช้จ่าย และเพิ่มค่าเงินสด) ข้อมูลธุรกรรมจะถูกเก็บในเครื่องอ่านชั่วคราวหรือไม่ก็ถูกส่งกลับไปเครื่องที่จุดขายหรือตัวควบคุม (POS or Controller) ขึ้นอยู่กับประเภทอุปกรณ์ อย่างไรก็ตามในทุกระบบข้อมูลธุรกรรมทั้งหมดจะถูกส่งกลับเข้าเครื่องคอมพิวเตอร์กลาง Octopus (Octopus Central Computer) เมื่อสิ้นสุดวันทำการ เพื่อการบริหารจัดการและบริการชำระดุล (Clearing and Settlement)

ระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้ Octopus (Octopus Clearing House System) ใช้ระบบธุรกิจที่ซับซ้อน (Complex Set of Business Rules) เพื่อรองรับการจัดทำธุรกรรมก่อนดำเนินการอนุมัติการชำระดุลในแต่ละครั้ง และระบบจะทำการรายงานตัวเลขทางบัญชีให้ผู้ประกอบการทราบในแต่ละวัน ทั้งนี้ จำนวนการชำระดุลจะถูกส่งเข้าบัญชีของผู้ประกอบการแต่ละรายในวันทำการถัดไป

3.1.1 ตัวร่วม (Common Ticket)

มีบัตร Octopus สามประเภท (1) บัตร Octopus ที่ต้องคืน (On-Loan Octopus) ประกอบด้วยบัตรสำหรับเด็ก บัตรผู้ใหญ่ บัตรผู้สูงอายุ และบัตรส่วนตัว (2) บัตรที่บริษัท Octopus ขาย (Sold Octopus) และ (3) บัตร Octopus ที่ออกโดยธนาคาร (Bank-Issued Octopus)



บัตร Octopus สำหรับเด็ก ผู้สูงอายุ และผู้ใหญ่ (จากซ้ายไปขวา)

- (1) บัตร Octopus ที่ต้องคืน (On-Loan Octopus) เป็นบัตร Octopus ที่บริษัทให้ลูกค้ายืมใช้ ซึ่งลูกค้าจะต้องชำระค่ามัดจำที่ครอบคลุมตัวบัตรและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง รวมถึงค่าใช้จ่ายที่ลูกค้าจ่ายเงินจำนวนเงินในบัตร บัตรสำหรับเด็ก บัตรผู้ใหญ่ บัตรผู้สูงอายุ เป็นบัตรนิรนามที่ลูกค้าสามารถหาซื้อใช้ได้โดยไม่ต้องเปิดเผยข้อมูลส่วนตัว
- (2) บัตรที่บริษัท Octopus ขาย (Sold Octopus) เป็นบัตร Octopus ออกแบบพิเศษที่บริษัทขายให้ลูกค้า บัตรนี้ไม่มีค่ามัดจำ
- (3) บัตร Octopus ที่ออกโดยธนาคาร (Bank-Issued Octopus) เป็นบัตรหรือสินค้าที่ใช้แทนบัตร Octopus ได้ที่ออกโดยธนาคารที่ได้รับอนุญาตหรือบริษัทที่ให้บริการทางการเงิน

3.1.2 ตั๋วเดินทางเที่ยวเดียว (Single Journey Ticket)



ตั๋วเดินทางเที่ยวเดียวสำหรับผู้ใหญ่

ใช้สำหรับเดินทางรถไฟฟ้าเที่ยวเดียวไปจุดหมายปลายทางที่กำหนดล่วงหน้า ณ วันที่ซื้อตั๋ว ค่าโดยสารคิดตามระยะทาง ตัวชนิดนี้แบ่งออกเป็นสองประเภท คืออัตราผู้ใหญ่และอัตราลดราคา ตัวสามารถหาซื้อได้ที่เครื่องขายตั๋วตามสถานีรถไฟฟ้า ตัวลดราคาสำหรับเด็กอายุ 3 ถึง 11 ปี และผู้สูงอายุตั้งแต่ 65 ปีขึ้นไป นักเรียนที่มีอายุตั้งแต่ 12 ปี ขึ้นไปที่ใช้ตั๋วเดินทางเที่ยวเดียวชนิดนี้ต้องชำระเต็มราคา เพื่อให้ได้สิทธิลดราคานี้ นักเรียนจะต้องใช้เฉพาะการที่แสดงตัวว่ามี "สถานภาพเป็นนักเรียน" การวางแผนการเดินทางล่วงหน้าให้ดีโดยใช้ตั๋วเดียวต่อให้ถึงปลายทางจะทำให้ประหยัดค่าเดินทางได้ถึงครึ่งหนึ่ง ไม่ควรออกจากสถานีหนึ่งแล้วไปซื้อตั๋วต่ออีกเพราะจะเสียเงินโดยเปล่าประโยชน์

3.2 หน่วยงานที่รับผิดชอบการดำเนินงานระบบตัว (Organization)

จากการขยายธุรกิจต่างๆ ของบริษัท ได้มีการจัดตั้งบริษัทผู้ถือหุ้น Octopus จำกัด (Octopus Holdings Limited) ในปี พ.ศ. 2548 (ค.ศ. 2005) และได้มีการแปลงบริษัทบัตร Octopus จำกัด (Octopus Cards Limited) ให้เป็นบริษัทลูก เนื่องจากธุรกิจของบริษัทบัตร Octopus จำกัด เป็นธุรกิจการชำระเงินจึงถูกกำกับโดยธนาคารกลางฮ่องกง (Hong Kong Monetary Authority) ขณะที่ธุรกิจของบริษัท Octopus ที่ไม่เกี่ยวกับการชำระเงินไม่อยู่ภายใต้การกำกับดังกล่าว และดำเนินการโดยบริษัทลูกอื่นๆ ของบริษัทผู้ถือหุ้น Octopus จำกัด (Octopus Holdings Limited) ที่เป็นเอกเทศจากบริษัทบัตร Octopus จำกัด (Octopus Cards Limited) บริษัทผู้ถือหุ้น Octopus จำกัด (Octopus Holdings Limited) เป็นบริษัทร่วมทุนที่มีผู้ถือหุ้นที่เป็นบริษัทขนส่งห้าบริษัทในฮ่องกง โดยบริษัท MTR ถือหุ้นร้อยละ 54.4 บริษัท Kowloon-Canton Railway Corporation ถือหุ้นร้อยละ 22.1 บริษัท Kowloon Motor Bus ถือหุ้นร้อยละ 12.4 บริษัท Citybus ถือหุ้นร้อยละ 5 และบริษัท New World First Bus ถือหุ้นร้อยละ 3.1

รัฐบาลท้องถิ่นของฮ่องกงถือหุ้นร้อยละ 76.54 ของบริษัท MTR และเป็นเจ้าของบริษัท Kowloon-Canton Railway Corporation ดังนั้นจึงเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่สุดของบริษัทผู้ถือหุ้น Octopus จำกัด (Octopus Holdings Limited)

4. ข้อบกพร่องของเครื่องเติมเงิน EPS กับการหักเงินบัญชีธนาคารผู้โดยสาร

ในเดือนกุมภาพันธ์ปี พ.ศ. 2550 ผู้โดยสารพบว่าเมื่อเติมเงินบัตรโดยสารที่เครื่องอัตโนมัติในสถานีของ MTR และ KCR มีการหักเงินจากบัญชีธนาคารถึงแม้ว่าจะยกเลิกธุรกรรมแล้ว บริษัท Octopus ได้พบว่าปัญหาอยู่ที่การอัปเดตระบบสื่อสาร โดยในตอนแรกมีลูกค้าแค่ 2 รายที่แจ้งปัญหา

แต่ในที่สุดเมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม พ.ศ. 2550 มีรายงานว่าปัญหาการหักบัญชีดังกล่าวพบว่าเป็นปัญหาย้อนกลับไปก่อนหน้านี้ถึง 7 ปี (ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2543) ซึ่งได้มีการหักเงินจำนวนมากถึง 3.7 ล้านเหรียญฮ่องกงจาก 15,270 ราย บริษัทรายงานเพิ่มเติมว่าอาจมีกรณีอื่นๆย้อนกลับมาก่อนปี พ.ศ. 2543 (ค.ศ. 2000) เพราะได้กำหนดให้มีการบันทึกข้อมูลย้อนกลับไปเพียง 7 ปีเท่านั้น บริษัทแจ้งว่าจะร่วมมือกับบริษัท EPS จำกัด ผู้ประกอบการบริการชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Payment Services) และธนาคารต่างๆ ในการติดต่อลูกค้าที่เกี่ยวข้องและจัดการคืนเงินให้ต่อไปพร้อมกับประกาศว่าจะยกเลิกธุรกรรมทั้งหมดที่ใช้ระบบ EPS อย่างถาวร เนื่องจากไม่สามารถรับประกันว่าปัญหาจะไม่เกิดขึ้นอีก

5. ประเด็นของการละเมิดสิทธิส่วนบุคคล (Privacy Abuse) ในฮ่องกง

เมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม พ.ศ. 2553 (ค.ศ. 2010) บริษัท Octopus อ้างว่าไม่เคยขายข้อมูลของบัตรโดยสารให้กับผู้ประกอบการอื่น แต่อดีตพนักงานบริษัทประกันภัย CIGNA (CIGNA Insurance Company) ได้กล่าวว่าบริษัท CIGNA ได้ทำการซื้อข้อมูลของผู้ใช้บัตร Octopus 2.4 ล้านคน ต่อมาบริษัท Octopus ได้ยอมรับว่าได้มีการขายข้อมูลส่วนบุคคลของลูกค้าให้บริษัท CIGNA และ CPP และพร้อมกันนี้ได้ดำเนินการสอบสวนส่วนปฏิบัติการด้านข้อมูลของบริษัท Octopus (Octopus Holdings) โดยมีประธานคณะกรรมการสิทธิส่วนบุคคล (นาย Roderick Woo Bun) เป็นผู้ที่ทำหน้าที่ดูแลข้อมูลส่วนบุคคลของฮ่องกง (Hong Kong's Privacy Commissioner for Personal Data) ได้ให้สัมภาษณ์และเรียกร้องให้มีการสอบสวนอย่างโปร่งใส ต่อมาได้มีการประกาศแต่งตั้ง นาย Allan Chiang Yam-wang เป็นประธานคณะกรรมการสิทธิส่วนบุคคล ต่อจาก นาย Roderick Woo Bun แต่มีกระแสการคัดค้านโดยการประท้วงและมีการแสดงความไม่พอใจจากต่างประเทศ เนื่องจาก นาย Allan Chiang Yam-wang มีข่าวเกี่ยวกับการละเมิดสิทธิส่วนบุคคล โดยการใช้กล้อง

วงจรปิดส่องดูพนักงานที่สำนักงานไปรษณีย์ ที่ได้ดำเนินการรับสมัครบุคคลเพื่อเข้าปฏิบัติงานและได้มีการเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลของผู้สมัครงานให้กับบริษัทเอกชน

ทั้งนี้ ประธานคณะกรรมการสิทธิส่วนบุคคล (นาย Woo) ได้ให้คำมั่นสัญญาว่าจะทำรายงานขั้นต้นเกี่ยวกับการละเมิดสิทธิส่วนบุคคลของบริษัท Octopus ก่อนที่ประธานคณะกรรมการจะหมดวาระลง และได้เรียกร้องให้มีการออกกฎหมายอาญาฉบับใหม่ที่จะทำให้การขายข้อมูลส่วนบุคคลเป็นการละเมิดกฎหมาย

6. ข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็น

6.1 การดำเนินงานระบบตัวร่วมของฮ่องกงได้มีการกำหนดนโยบายโดยการกำหนดระยะเวลาที่ชัดเจนของการเปลี่ยนบัตรให้เป็นมาตรฐานเดียวกันเพื่อให้บัตรสามารถใช้ได้กับการขนส่งทุกระบบ ขณะเดียวกันประเทศไทยกำลังดำเนินงานระบบตัวร่วม ซึ่งมี BTS และ BMCL ที่ใช้ระบบบัตรโดยสารสำหรับการเดินทางไว้แล้ว ควรมีการพิจารณาเรื่องของบัตรแต่ละหน่วยงานให้มีการใช้เป็นมาตรฐานเดียวกัน

6.2 ควรพิจารณา กฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับการดำเนินงานของระบบบัตรโดยสารร่วม

6.3 การดำเนินงานบัตรโดยสารร่วม ประเทศไทยควรพิจารณาการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในปี พ.ศ. 2558 (ค.ศ. 2015) ซึ่งจะมีการ หลั่งไหล/ถ่ายเท ประชาชนของประเทศต่างๆ ผ่านเข้ามาในประเทศไทย ดังนั้น ควรพิจารณาประเด็นอัตราสกุลเงินของกลุ่มประเทศอาเซียน ที่ประชาชนของประเทศดังกล่าวจะเข้ามาใช้ในการซื้อบัตรโดยสารร่วมด้วย

6.4 บัตรโดยสารร่วมควรมีการศึกษาให้สามารถนำมาใช้กับรถแท็กซี่ (ระบบตัวสาธารณะ Paratransit) ด้วย

6.5 ควรมีการพิจารณาประเด็นด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อเป็นการป้องกันกรณีหากมีการนำข้อมูลส่วนบุคคลไปใส่ไว้ในบัตรโดยสารร่วม แล้วบริษัทได้นำข้อมูลส่วนบุคคลไปขายให้กับบริษัทที่ทำธุรกรรมอื่น