

ระบบตั๋วร่วมใน “กรุงโซล สาธารณรัฐเกาหลี”

1. ความเป็นมาของระบบตั๋วร่วมในเกาหลีใต้

การคิดค่าโดยสารได้เปลี่ยนจากการคิดตามระยะทาง (Distance Based) ไปเป็นการคิดตามพื้นที่ (Zone Based) ในปี ค.ศ. 1985 ส่วนระบบตั๋วได้เปลี่ยนจากตั๋วกระดาษที่ผลิตในโรงพิมพ์และมีหมายเลขที่เป็นเอกลักษณ์กำกับ (Edmondson railway ticket) ไปเป็นตั๋วกระดาษที่ใช้แถบแม่เหล็ก (Magnetic Paper Ticket) หน่วยงานบริหารมหานครกรุงโซล (Seoul Metropolitan Government) ได้เปิดตัวระบบตั๋วร่วมอัจฉริยะ (Smart Card Ticketing System) ในปี ค.ศ. 1997 นับตั้งแต่นั้นเป็นต้นมาได้มีการปรับปรุงการใช้บัตรเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสาร

- วันที่ 22 เมษายน ค.ศ. 2004 : หน่วยงานท้องถิ่นกรุงโซลได้ประกาศชื่อของบัตรรถโดยสารสาธารณะ คือ T-money โดยที่อักษร 'T' อ้างถึง Travel (การเดินทาง) Touch (แตะ/สัมผัส) Traffic (การจราจร) และ Technology (เทคโนโลยี)
- เดือน มิถุนายน ค.ศ. 2004 : ได้มีการติดตั้งเครื่องอ่านบัตร T-money ตามสถานีต่างๆ ต้องมีการแก้ไข ปัญหาในระบบก่อนระบบจะเปิดใช้ได้เต็มที่
- วันที่ 1 กรกฎาคม ค.ศ. 2004 : เปิดใช้ระบบอย่างเป็นทางการ โดยเป็นวันที่ให้ผู้โดยสารนั่งรถฟรีทุกคน
- วันที่ 15 ตุลาคม ค.ศ. 2005 : ระบบขนส่งสาธารณะเมืองอินช็อน (Incheon Public Transit System) เริ่มรับบัตร T-money
- วันที่ 6 ธันวาคม ค.ศ. 2005 : เริ่มให้บริการเติมเงินบัตร T-money ทางเครือข่ายอินเทอร์เน็ต
- วันที่ 13 พฤศจิกายน ค.ศ. 2006 : ระบบขนส่งสาธารณะเมือง Gyeonggi-do เริ่มรับบัตร T-money บางส่วน
- วันที่ 4 สิงหาคม ค.ศ. 2008 : รถเมล์โดยสารสาธารณะในเมือง Busan เริ่มรับบัตร T-money

การเปลี่ยนแปลงที่ผ่านมามีวัตถุประสงค์เพื่อปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าโดยสารด้วยการไม่เก็บค่าโดยสารเพิ่มเมื่อมีการเปลี่ยนถ่ายระหว่างรูปแบบขนส่งสาธารณะที่ดำเนินการโดยผู้ประกอบการต่างราย และแนะนำระบบใหม่ที่มีความสะดวกยิ่งขึ้นสำหรับการลดอัตราค่าโดยสาร การเก็บค่าโดยสารที่คิดตามระยะทางโดยอัตโนมัติ (Automated Distance Fare) ซึ่งเริ่มเมื่อเดือนกรกฎาคม ค.ศ. 2004 ให้ผู้โดยสารเปลี่ยนถ่ายระบบรถโดยสารสาธารณะโดยไม่คิดเงินเพิ่มมากถึงการเชื่อมต่อห้าครั้งโดยเพียงให้ชำระตามระยะทางที่เดินทาง นอกจากนั้น ระบบใหม่มีความซับซ้อนยิ่งขึ้นและสามารถแยกแยะได้ระหว่างเด็ก นักเรียน และผู้ใหญ่ ดังนั้นเมื่อเด็กเปลี่ยนสถานะเป็นนักเรียน และเมื่อนักเรียนเปลี่ยนสถานะเป็นผู้ใหญ่ บัตรยังคงใช้ได้ และคิดส่วนลดได้ถูกต้อง

บัตรขนส่งใหม่ที่รู้จักกันในนามของ T-Money มีการประยุกต์ใช้งานชนิดก้าวหน้า เช่นการให้ข้อมูลค่าโดยสาร และข้อมูลแยกตามชนิดของบริการอย่างละเอียดสำหรับผู้โดยสาร การคำนวณและการปรับโครงสร้างค่าโดยสารตามเวลาและระยะทาง และการรับรองว่าข้อมูลมีความปลอดภัยด้วยการใช้เทคโนโลยีการเข้ารหัสที่ซับซ้อน (Encryption Technology) นอกจากรูปแบบบัตรแล้วเทคโนโลยียังสามารถปรับให้อยู่ในรูปแบบอื่นๆ ได้ (เช่น พวงกุญแจ) เพื่อเพิ่มความสะดวกให้ผู้โดยสาร

ผล : ระบบบัตรขนส่งใหม่ประสบความสำเร็จอย่างยิ่ง เมื่อระบบใหม่เปิดตัวในปี ค.ศ. 2004 ปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.6 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้านั้น ในช่วงเวลาเดียวกันนั้น ปริมาณผู้โดยสารรถเมล์ประจำทางเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.1 นอกจากนั้น ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าใต้ดินเพิ่มขึ้นร้อยละ 2 รถประจำทางใจกลางเมืองเพิ่มขึ้นร้อยละ 8 และรถประจำทางท้องถิ่นเพิ่มขึ้นร้อยละ 27.5 โดยเหตุผลหลักคือนโยบายการเปลี่ยนถ่ายรถฟรีระหว่างรถประจำทางท้องถิ่นและรถไฟฟ้าใต้ดิน

เมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม ค.ศ. 2009 ตัวกระดาษแถบแม่เหล็กได้เปลี่ยนเป็นบัตรโดยสารสาธารณะอัจฉริยะที่ใช้คลื่นวิทยุ (RFID) ตัวโดยสารเที่ยวเดียวปัจจุบันเป็นบัตรพลาสติกขนาดเท่ากับบัตรเครดิตที่ใช้เทคโนโลยีคลื่นวิทยุ (RFID) ซึ่งสามารถหาซื้อได้ที่เครื่องขายบัตรอัตโนมัติตามสถานีรถไฟใต้ดินทุกแห่ง ค่ามัดจำบัตร 500 วอน (Won) รวมอยู่ในราคาบัตร และมีการคืนเงินให้เมื่อนำตัวมาคืนที่ทุกสถานี

นับตั้งแต่วันที่ 25 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 2012 เป็นต้นมาราคาบัตรเที่ยวเดียวคือ 1,150 วอน สำหรับเที่ยวเดินทางระยะทางไม่เกิน 10 กิโลเมตร โดยเพิ่ม 100 วอน ทุก 5 กม. สำหรับค่าตัวสำหรับรถไฟฟารางเบาสายอุยจองบู (Uijeongbu LRT) และสายซินบันดุง (Sinbundang Line) นั้นเริ่มที่ราคา 1,300 และ 1,750 วอน ตามลำดับ ตัวเด็กครึ่งราคาก็มีขาย นอกจากนี้ ผู้โดยสารยังสามารถชำระค่าบริการใช้บัตรขนส่ง เช่นบัตร T-money บัตร Upass และบัตรผ่านฟรี KB (KB Free Pass) ถ้าใช้บัตรขนส่งมีการลดราคาให้ 100 วอน หน่วยงานบริหารเมืองโซล (Seoul City Government) ยังสามารถใช้บัตร Seoul Citypass เป็นบัตรขนส่งได้อีกด้วย นอกจากนี้ ผู้สูงอายุและผู้พิการได้รับสิทธิขึ้นรถขนส่งสาธารณะฟรี และสามารถได้รับตัวฟรี หรือสามารถ เข้า-ออก โดยใช้ทางเข้าด้านข้างแทนทางเข้าไม้กั้นเหล็กปกติ

2. ระบบขนส่งสาธารณะของกรุงโซล

2.1 ระบบขนส่งสาธารณะในเมือง (Urban Public Transport) ของกรุงโซลดำเนินการโดยสามองค์กรซึ่งเป็นอิสระต่อกัน คือบริษัทรถไฟใต้ดินมหานครกรุงโซล (Seoul Metropolitan Subway Corporation) หน่วยงานรถไฟแห่งชาติเกาหลี (Korean National Railroad) และบริษัทรถไฟฟาส่งมวลชนมหานครโซล (Seoul Metropolitan Rapid Transit Corporation)

2.1.1 ระบบรถไฟฟ้า MRT {Mass (Rapid) Transit/Heavy Rail}

- (1) จำนวนเส้นทาง ประกอบไปด้วย 16 เส้นทาง แยกเป็น 10 เส้นทางในเมือง 6 เส้นทางชานเมือง
- (2) ความยาวเส้นทาง (กม.) ระยะทางเส้นทางโครงข่ายรวม 903 กิโลเมตร
- (3) ปริมาณผู้ใช้ต่อวัน (ล้านคน) ปริมาณผู้ใช้ 7 ล้านคน (สายในเมือง) และ 1 ล้านคน (สายชานเมือง)
- (4) อัตราค่าโดยสาร และการคิดอัตราค่าโดยสารตามระยะทาง (Distance-based zone system)

อัตราพื้นฐานระยะทาง 10 กม.	อายุ 19 ปีขึ้นไป	อายุ 13-18 ปี	อายุ 6-12 ปี
บัตรโดยสารสาธารณะสำหรับเดินทางหลายเที่ยว (T-Money)	1,050 วอน	900 วอน	450 วอน
บัตรโดยสารสาธารณะสำหรับเดินทางเที่ยวเดียว	1,150 วอน	1,000 วอน	500 วอน

- - เด็กอายุไม่เกิน 6 ขวบ: ฟรี
- - ระยะทางรวมเกิน 10 กม. (ในพื้นที่กรุงโซล): เพิ่ม 100 วอน ทุก 5 กม.
- - ระยะทางรวมเกิน 40 กม. (ในพื้นที่กรุงโซล): 100 วอน ทุก 10 กม.
- - ระยะทางรวมเกิน 30 กม. (นอกพื้นที่กรุงโซล): 100 วอน ทุก 5 กม.

2.1.2 ระบบรถไฟฟ้า LRT (Light Rail Transit)

- (1) จำนวนเส้นทาง ประกอบไปด้วย 2 เส้นทาง คือ สาย U หรือ U-Line และ สาย Everline

(2) ความยาวเส้นทาง (กม.) ความยาวรวมโครงข่าย 28.731 กม.

(3) ปริมาณผู้ใช้ต่อวัน (คน) ปริมาณผู้ใช้ต่อวันรวมโครงข่าย 20,837 (11,416 U-Line และ 9,421 Everline)

(4) อัตราค่าโดยสาร การคิดอัตราค่าโดยสาร เนื่องจากรถไฟฟ้ารางเบาสาย U (U Line) เชื่อมโยงทางกายภาพกับระบบรถไฟฟ้าใต้ดินมหานครโซล (Seoul Metropolitan Subway System) จึงสามารถใช้บัตรอัจฉริยะ T-money ชำระค่าโดยสารได้ ขณะที่ระบบยังไม่ได้มีการบูรณาการกับระบบขนส่งอื่นจึงยังไม่สามารถเปลี่ยนถ่ายฟรีไปรถไฟสายอื่นหรือรถเมล์ประจำทางในปี ค.ศ. 2013 แต่จะเปิดให้มีการเปลี่ยนถ่ายได้ตั้งแต่ปี ค.ศ. 2014 เป็นต้นไปหลังจากช่วงการเก็บข้อมูลแล้วเสร็จ มีการลดราคาตั๋วโดยสารสำหรับเยาวชน และผู้สูงอายุที่อายุเกิน 65 ปี ค่าโดยสารฟรี การซื้อตั๋วไม่มีค่ามัดจำ เนื่องจากเส้นทางรถไฟฟ้ารางเบาสาย U ระยะทางประมาณ 11 กม. ดังนั้นจึงสามารถเข้าใจได้ว่าทำไมถึงมีอัตราค่าโดยสารมาตรฐานเพียงอัตราเดียวที่ 1,300 วอน มีการคาดการณ์กันว่ารถไฟฟ้ารางเบาสาย U จะเสนอหนทางที่สะดวกมากขึ้นให้ผู้ที่ยาศัยอยู่ในเมืองในการเดินทางเชื่อมต่อกับพื้นที่ใกล้เคียงและเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าใต้ดินสายหลักที่สถานี Hoeryong (Hoeryong Station) ชั่วโมงการให้บริการของรถไฟฟ้ารางเบาสายนี้ตั้งแต่ 05.00-00.30 น. โดยมีรถไฟฟ้ารางเบาทั้งหมด 15 ขบวนที่จะปล่อยขบวนรถทุกๆ 3.5 นาทีในช่วงเร่งด่วน และทุกๆ 6-10 นาทีช่วงที่ไม่เร่งด่วน



เส้นทางให้บริการของรถไฟฟ้ารางเบาสาย U (สีม่วง)

รถไฟฟ้ารางเบาสาย U ให้บริการเมือง Uijeongbu โดยมีต้นสายที่สถานี Balgok เส้นทางผ่านสถานี Hoeryong ที่เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าใต้ดินสาย 1 แล้วเดินทางไปอีก 12 สถานี แล้วไปสิ้นสุดที่สถานี Tapseok รถไฟฟ้ารางเบาสายนี้ไม่ได้อยู่ใต้ดิน จากข้อมูลของสาย U การเดินทางจากต้นสายไปปลายสายใช้เวลาแค่ 19 นาที ในขณะที่รถเมล์ประจำทางใช้เวลา 40 นาที รถไฟฟ้ารางเบาสาย U เป็นระบบขับเคลื่อนโดยอัตโนมัติโดยไม่มีคนขับ โดยระบบไร้คนขับอัตโนมัตินี้ประเทศเกาหลีใต้นิยมใช้มากขึ้นเรื่อยๆ โดยที่รถไฟฟ้ารางเบาที่แต่ละขบวนจะมีสองโบกี้และสามารถโดยสารคนได้มากถึง 236 คน ด้วยความเร็วถึง 80 กม./ชม.

2.1.3 ระบบรถประจำทางของกรุงโซล

ในปี ค.ศ. 2004 หน่วยงานบริหารมหานครโซล (Seoul Metropolitan Government) ได้ปฏิรูประบบรถเมล์ประจำทางใน 5 ประเด็น คือ

1) ปรับเส้นทางให้ลดความซับซ้อน

2) จัดรถประจำทางเป็น 4 ประเภท

3) ปรับอัตราค่าโดยสารจากเดิมที่เป็นอัตราคงที่ (Fixed-rate bus fare system) เป็นอัตราที่คิดตามระยะทางที่เดินทาง (Differentiated fare scheme based on distance traveled) ได้มีการบูรณาการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าใต้ดินกับอัตราค่าโดยสารรถเมล์ประจำทาง

4) ปรับหมายเลขสายรถเมล์ประจำทางให้แสดงเขตพื้นที่ในกรุงโซล เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถทราบจุดต้นทางและจุดปลายทาง



กรุงโซลแบ่งตามเขตพื้นที่ (พื้นที่สี = เขต/พื้นที่สีขา = ชานเมือง)

5) ติดตั้งระบบสื่อสารดาวเทียมเพื่อให้ผู้โดยสารสามารถตรวจสอบเวลารถเมล์ประจำทางว่าจะมาถึงป้ายเมื่อใดโดยใช้โทรศัพท์มือถือ

(1) จำนวนเส้นทาง 360 เส้นทาง

(2) จำนวนผู้ใช้ต่อวัน 5.89 ล้านคน ต่อวัน

(3) อัตราค่าโดยสาร การคิดอัตราค่าโดยสาร (ระบบพื้นที่คิดตามระยะทาง (Distance-based zone system))

ประเภทรถเมล์ประจำทางและอัตราค่าโดยสาร (เมื่อไม่มีการเปลี่ยนถ่ายรถ อัตราค่าโดยสารพื้นฐานที่แสดงข้างล่างมีผลบังคับไม่ว่าระยะทางจะเท่าใดก็ตาม)

รถเมล์ สีน้ำเงิน 	บริการ	รถเมล์สีน้ำเงินเดินทางไกลบนถนนสายหลักภายในกรุงโซลและให้บริการในเขตพื้นที่เกินกว่าสองเขตพื้นที่			
	อายุ	19+	13~18	7~12	6-
	บัตร	1,050 won	720 won	450 won	ฟรี
	เงินสด	1,150 won	1,000 won	450 won	ฟรี
รถเมล์ สีเขียว 	บริการ	รถเมล์สีเขียววิ่งบนเส้นทางรองในเขตพื้นที่เดียวของกรุงโซล โดยพาผู้โดยสารไปที่จุดเปลี่ยนถ่าย			
	อายุ	19+	13~18	7~12	6-
	บัตร	1,050 won	720 won	450 won	ฟรี
	เงินสด	1,150 won	1,000 won	450 won	ฟรี

ประเภทรถเมล์ประจำทางและอัตราค่าโดยสาร (เมื่อไม่มีการเปลี่ยนถ่ายรถ อัตราค่าโดยสารพื้นฐานที่แสดงข้างล่างมีผลบังคับไม่ว่าระยะทางจะเท่าใดก็ตาม)

 รถเมล์ สีแดง	บริการ	รถเมล์สีแดงเป็นรถด่วนที่เชื่อมกรุงโซลกับเขตพื้นที่ชานเมือง การบริการรวดเร็วและสะดวกสบาย			
	อายุ	19+	13~18	7~12	6-
	บัตร	1,850 วอน	1,360 วอน	1,200 วอน	ฟรี
	เงินสด	1,950 วอน	1,800 วอน	1,200 วอน	ฟรี
 รถเมล์ สีเหลือง	บริการ	รถเมล์สีเหลืองเดินทางเป็นเส้นทางวงกลมปิดภายในเขตพื้นที่หลักของกรุงโซลเท่านั้น			
	อายุ	19+	13~18	7~12	6-
	บัตร	850 วอน	560 วอน	350 วอน	ฟรี
	เงินสด	950 วอน	800 วอน	350 วอน	ฟรี

ประโยชน์จากการลดราคาในกรณีเปลี่ยนถ่ายรถ

- อัตราค่าโดยสารพื้นฐานครอบคลุมระยะทาง 10 กิโลเมตรแรก ทุกๆ 5 กิโลเมตรหลังจากนั้นต้องเพิ่มครวละ 100 วอน
- ผู้โดยสารได้ประโยชน์จากระบบตัวร่วมเมื่อเปลี่ยนถ่ายระหว่างรถเมล์หรือระหว่างรถเมล์และรถไฟฟ้าใต้ดิน ยกตัวอย่าง ถ้านาย ก ใช้ตัวร่วมเดินทาง 14 กิโลเมตรด้วยรถไฟฟ้าใต้ดิน แล้วเปลี่ยนถ่ายไปขึ้นรถเมล์ประจำทางเพื่อเดินทางต่ออีกห้ากิโลเมตรภายในระยะทาง 30 เมตร จากทางออกสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน เขาจะต้องชำระค่าโดยสารพื้นฐาน 1,050 วอน สำหรับการเดินทาง 10 กิโลเมตรแรก แล้วเพิ่มอีก 100 วอน สำหรับทุก 5 กิโลเมตรที่เดินทางต่อจากนั้น รวมแล้ว นาย ก จะต้องชำระ 1,250 วอนด้วยบัตรของเขา
- การลดราคาค่าเปลี่ยนถ่ายรถโดยสารสาธารณะมีผลต่อเมื่อผู้โดยสารเปลี่ยนถ่ายรถภายในระยะเวลา 30 นาที (หรือภายในระยะเวลา 60 นาที ถ้าเดินทางช่วงเวลาระหว่าง 21:00 ถึง 07:00 น. วันรุ่งขึ้น) หลังจากแตะบัตรที่เครื่องอ่านบัตรตรงทางออก การลดราคาจะไม่เกิดขึ้นสำหรับการเปลี่ยนถ่ายรถยกเว้นการแตะตัวร่วมบนเครื่องอ่านบัตร ถ้าไม่แตะบัตรตอนลงจากรถจะถูกหักค่าโดยสารเต็มระยะทางโดยไม่ได้ส่วนลด
- ไม่มีการลดราคาเมื่อชำระค่าโดยสารด้วยเงินสด
- การลดราคาจะไม่เกิดเมื่อเปลี่ยนถ่ายรถไปขึ้นรถเมล์ประจำทางสายเดิม

โครงข่ายรถประจำทางให้บริการถึงจุดหมายปลายทางที่รถไฟฟ้าใต้ดินไปไม่ถึง รถเมล์จะบริการทุกๆห้าถึงสิบห้านาที แต่อาจจะนานกว่านี้ในพื้นที่ติดขัดในเมือง ตารางเวลาให้บริการขึ้นอยู่กับเส้นทางรถเมล์ แต่บริการส่วนใหญ่เริ่มเวลา 04.30 น. ส่วนคันสุดท้ายจะเลิกประมาณ 01.00 น. บริการรถเมล์จะไม่ค่อยติดขัดเหมือนจราจรรถยนต์ทั่วไปเพราะระบบช่องทางพิเศษของรถเมล์ (Bus Lane) ที่ทำให้น้ำเงินในพื้นที่หลักๆของมหานครโซล ทำให้รถเมล์วิ่งได้โดยไม่ติดขัด และนอกจากระบบรถเมล์สายหลักแล้วยังมีรถเมล์ขนาดเล็กชื่อ เม-อูล (Maetul Bus) ซึ่งเป็นรถที่ให้บริการตามพื้นที่ชุมชน-หมู่บ้านต่างๆ ซึ่งต่างจากรถเมล์ทั่วไปที่ขนาดเล็กกว่าแบบเห็นได้ชัด

2.1.4 ระบบขนส่งทางน้ำ

ส่วนประกอบระบบขนส่งทางน้ำมี 3 รูปแบบ คือ (1) แท็กซี่ทางน้ำ (2) เรือท่องเที่ยว และ (3) บริการเรือแท็กซี่ด่วน (Express Shuttle Water Taxis) มีไว้สำหรับผู้ที่ต้องการหลีกเลี่ยงการจราจรติดขัดช่วงเร่งด่วน โดยมีบริการจาก Ttukseom ไป Yeouido ซึ่งใช้เวลาประมาณ 15 นาที และออกจาก Jamsil ไป Yeouido โดยบริการแท็กซี่ทางน้ำช่วงเช้าบริการทุก 20 นาทีในช่วงเวลา 07.00-08.30 น. และในช่วงเย็นระหว่างเวลา 18.30-20.00 น. เรือแท็กซี่ด่วนลำสุดท้ายออกจากท่าเวลา 19.30 น. โดยเรือแท็กซี่แต่ละลำให้บริการผู้โดยสารได้ไม่เกิน 7 คน

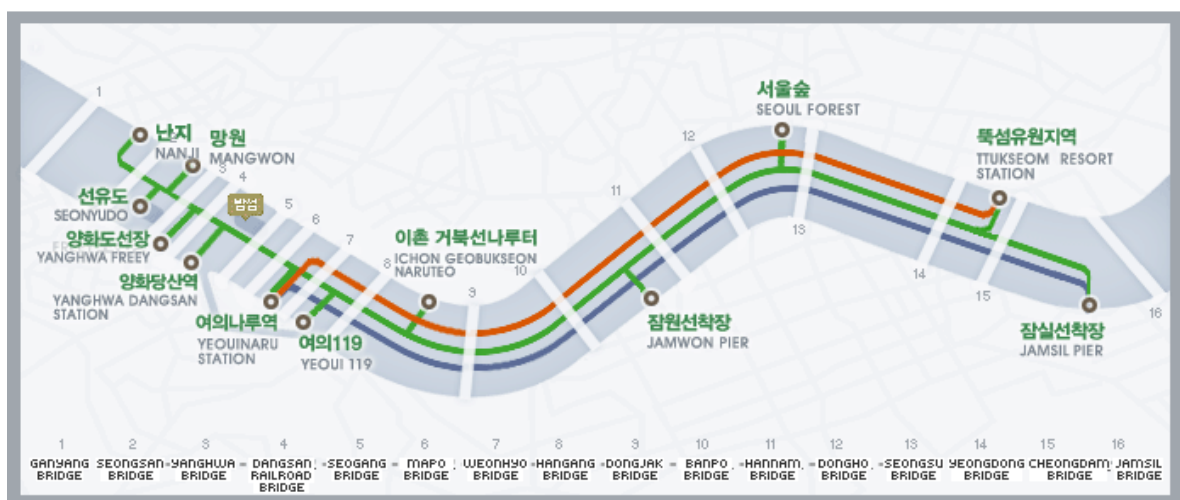


บริการแท็กซี่แม่น้ำฮานกั๋ง (Hangang River Water Taxi)



บริการแท็กซี่แม่น้ำฮานกั๋ง (Hangang River Water Taxi) (ต่อ)

HANRIVER WATER CALL TAXI BOARDING POINT & ROUTE MAP



แผนที่เส้นทางและจุดบริการแท็กซี่ทางแม่น้ำฮาน



แผนที่เส้นทางและจุดบริการแท็กซี่ทางแม่น้ำฮาน (ต่อ)

บริการเรือแท็กซี่แม่น้ำฮาน (Han River Water Taxi) เปิดตัวเดือนตุลาคม ค.ศ. 2007 เป็นรูปแบบการขนส่งชนิดใหม่ของกรุงโซล บริการเรือแท็กซี่ใหม่นี้ช่วยบรรเทาความไม่สะดวกในการเดินทางทั้งทางน้ำและทางบกด้วยการจัดให้มีป้ายจอดเรือตามชายฝั่งเพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเลือกป้ายที่จะขึ้นเรือและป้ายที่จะลงจากเรือ และนอกเหนือจากนั้น บริการทางเรื่อน่าจะเร็วกว่าการขึ้นรถไฟฟ้าใต้ดินหรือรถเมล์ประจำทาง และยังอาจประหยัดกว่าการขึ้นรถแท็กซี่ถ้ามีจำนวนคนมากถึง 7 คนใช้บริการในแต่ละครั้ง

ประเภทของเรือแท็กซี่

เรือแท็กซี่อาจแบ่งออกได้เป็น 3 ประเภทดังต่อไปนี้ คือ (1) บริการเรือด่วน (Office shuttle หรือ Shuttle water taxi) ซึ่งให้บริการตามตารางเวลาคงที่ การให้บริการจำกัดเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (07.00-08.30 น.) และช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (18.30-20.00 น.) ทุกวันทำการ (จันทร์-ศุกร์) อัตราค่าโดยสารอยู่ที่ 5,000 วอน (ต่อเที่ยว) ถ้าจะใช้บริการจำเป็นต้องจองล่วงหน้า จำนวนผู้โดยสารสูงสุดคือ 7 คน บริการประเภทนี้เทียบได้กับเรือด่วนเจ้าพระยาของบ้านเรา (2) บริการเรือแท็กซี่ที่จะเชื่อมต่อป้าย/สถานีที่ต้องการโดยตรง ถ้าสนใจใช้บริการประเภทนี้จะต้องจองล่วงหน้า (3) บริการเรือท่องเที่ยวพิเศษ ลูกจ้างสามารถเลือก ป้าย/สถานี ตามความต้องการทั้งต้นทางและปลายทาง และเช่นเดียวกับบริการทางเรืออื่นๆ คือต้องจองล่วงหน้า สำหรับบริการประเภท (2) และ (3) นั้น ไม่มีการแวะรับผู้โดยสารระหว่างทางอีก โดยที่อัตราค่าโดยสารนั้นคิดตามระยะทางไม่ได้คิดตามจำนวนผู้โดยสาร

การจองบริการเรือท่องเที่ยวพิเศษ

ทางโทรศัพท์

ในวันเดียวกัน โดยชำระเงินสดหรือใช้บัตร T-money ก่อนขึ้นเรือ หรือสำหรับนักท่องเที่ยวใช้บัตรเครดิตล่วงหน้าโดยให้ชำระค่าโดยสารเข้าบัญชีล่วงหน้าซึ่งจะต้องใช้โทรศัพท์มือถือเกาหลี

ออนไลน์

ให้สิทธิ์ชาวเกาหลีอย่างเดียวในการลงทะเบียนออนไลน์ สำหรับผู้โดยสารที่ไม่มีโทรศัพท์มือถือของเกาหลี นั้นควรจองล่วงหน้าในวันเดียวกันนั้นโดยใช้โทรศัพท์ ถ้าชำระก่อนขึ้นเรือสามารถชำระได้ด้วยเงินสด บัตร T-money หรือบัตรเครดิต ไม่มีบริการภาษาต่างชาติดังนั้นผู้ที่ไม่สามารถสื่อสารภาษาเกาหลีได้ควรขอความช่วยเหลือจากเพื่อนชาวเกาหลีหรือเจ้าหน้าที่โรงแรม

ป้าย/สถานี	Jamsil Wharf	Ttukseom Park Station	Seoul Forest	Jamwon Wharf	Ichon Turtle Ship Wharf	63 Building
Jamsil Wharf	-	5,800	14,800	20,600	35,100	42,100
Ttukseom Park Station	5,800	-	9,600	15,100	30,200	36,800
Seoul Forest	14,800	9,600	-	6,100	21,200	27,800
Jamwon Wharf	20,600	15,100	6,100	-	15,100	22,600
Ichon Turtle Ship Wharf	35,100	30,200	21,200	15,100	-	7,300
63 Building	42,100	36,800	27,800	22,600	7,300	-
Yeouinaru Station	45,200	39,400	30,200	24,900	9,900	2,900
Dangsan Station	52,200	49,900	38,600	32,800	17,700	12,500
Seonyudo	54,200	48,400	40,000	34,500	18,900	14,500
Mangwon	57,700	51,900	43,200	37,700	22,300	16,500
Nanji	64,100	58,300	49,300	43,500	29,300	22,000
Banghwa	78,300	72,500	64,700	59,700	44,400	38,300

ตารางอัตราค่าโดยสารแท็กซี่ทางน้ำ (เงินสกุล วอน เกาหลีใต้)

2.1.5 รถแท็กซี่



รถแท็กซี่เกาหลีใต้

รถแท็กซี่ในประเทศเกาหลีใต้มีอยู่ทั่วไป สะอาด ปลอดภัย และราคาไม่แพง จะพบได้ที่ป้ายจอดรถแท็กซี่ตามพื้นที่ในเมืองที่พลุกพล่าน หรือสามารถเรียกได้ตามท้องถนนทั่วไป แท็กซี่บางชนิดสามารถโทรศัพท์เรียกหาบริการได้ แต่ค่าบริการอาจสูงกว่าแท็กซี่ปกติทั่วไป นับวันคนขับรถแท็กซี่จำนวนมากขึ้นสามารถสื่อสารภาษาอังกฤษได้บ้างซึ่งเป็นประโยชน์สำหรับนักท่องเที่ยวครั้งแรก

ขณะที่รถแท็กซี่ส่วนมากที่ให้บริการในพื้นที่กรุงโซลรับชำระค่าบริการด้วยบัตรเครดิตหรือแม้กระทั่งบัตรโดยสารสาธารณะชนิดเติมเงิน แต่แท็กซี่ที่อยู่ตามเมืองเล็กๆตามต่างจังหวัดและภูมิภาคอื่นๆอาจรับชำระค่าบริการเป็นเงินสดเท่านั้น ขอให้รู้สึกสิ่งนี้ไว้ในใจและให้มีเงินสด (สกุลวอน) ติดตัวเสมอถ้าประสงค์จะใช้บริการรถแท็กซี่ในเมืองภูมิภาค นอกจากนั้นค่าบริการพื้นฐานอาจต่างกันตามภูมิภาค

รถแท็กซี่ส่วนมากรับบัตรเครดิตและบัตร T-money ซึ่งรถดังกล่าวจะมีป้ายตัว V สีส้มบนหลังการรถข้างกระดานผู้โดยสารด้านหน้า อย่างไรก็ตามโดยทั่วไปแล้วคนขับชอบให้ผู้โดยสารชำระเป็นเงินสด โดยเฉพาะถ้าเดินทางเป็นระยะทางสั้นๆ

แท็กซี่ทั่วไป (General Taxi)



อัตราค่าโดยสารคำนวณจากทั้งระยะทางและเวลา โดยอัตราเริ่มต้นที่ 2,400 วอน ในช่วง 2 กม. แรกแล้ว เพิ่มขึ้นทีละ 100 วอนทุกๆ 144 เมตร หลังจากนั้น ถ้ารถเดินทางด้วยความเร็วต่ำกว่า 15 กม. ต่อชั่วโมง ต้องจ่ายค่าบริการเพิ่ม 100 วอน ทุกๆ 35 วินาที อัตราค่าโดยสารระหว่างท่าอากาศยานนานาชาติ Incheon กับใจกลางเมือง โซล ปกติแล้วประมาณ 50,000 วอน (รวมค่าทางด่วน) อย่างไรก็ตามอัตราค่าโดยสารอาจมากขึ้นเล็กน้อยถ้าการจราจรติดขัด อัตราค่าโดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 20 ระหว่างเวลา 00.00-04.00 น.

รถแท็กซี่หรูพิเศษ (Deluxe Taxi)



รถแท็กซี่หรูพิเศษ (Deluxe Taxi) สีดำแล้วมีป้ายสีเหลืองบนหลังคาพร้อมกับคำว่า “Deluxe Taxi” ติดอยู่ทั้งสองด้าน โดยเพิ่มพื้นที่ภายในห้องโดยสารและเพิ่มมาตรฐานการบริการที่สูงขึ้น อัตราค่าบริการเริ่มที่ 4,500 วอน สำหรับระยะทาง 3 กิโลเมตรแรก และเพิ่ม 200 วอนสำหรับระยะทางที่เพิ่มขึ้นทุกๆ 164 เมตร หรือระยะเวลาที่เพิ่มขึ้นทุกๆ 39 วินาทีถ้าความเร็วลดลงต่ำกว่า 15 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยอัตราค่าโดยสารปกติระหว่างท่าอากาศยานนานาชาติ Incheon และใจกลางเมืองนั้นอยู่ที่ประมาณ 80,000 วอน (รวมค่าทางพิเศษ) แล้วผู้โดยสารจะได้รับใบเสร็จ และไม่มีการเพิ่มค่าธรรมเนียมสำหรับการบริการช่วงดึก โดยสามารถหารถแท็กซี่หรูพิเศษได้ตามที่จอดรถตามโรงแรม สถานีรถไฟ(ฟ้า) ท่ารถเมย์โดยสารประจำทาง และตามถนนหลัก นอกจากนั้นยังสามารถโทรศัพท์เรียกใช้บริการได้อีกทางหนึ่งอีกด้วย (สามารถสื่อสารใช้ภาษาอังกฤษ และญี่ปุ่น)

รถแท็กซี่ขนาดใหญ่ (Jumbo Taxi)



ยังมีรถตู้แท็กซี่ขนาดใหญ่โดยสารแปดคนสำหรับคณะใหญ่ๆ รถแท็กซี่ประเภทนี้ได้ติดตั้งโทรศัพท์ต่อลำแปลสด อุปกรณ์ออกใบเสร็จ และเครื่องอ่านบัตรเครดิต โดยคิดค่าโดยสารเช่นเดียวกับแท็กซี่หรูพิเศษ ซึ่งรถตู้แท็กซี่นี้จะอำนวยความสะดวก

สะดวกให้ผู้โดยสารที่มีสัมภาระจำนวนมาก สามารถโทรศัพท์เรียกใช้บริการได้
ข้อควรระวัง เมื่อต้องการใช้บริการ “รถแท็กซี่ขนาดใหญ่” (Jumbo Taxi) อย่าได้สับสนกับ “รถตู้รับจ้าง” (Call Vans) ถึงแม้ว่าจะคล้ายกันแต่รถตู้รับจ้างคิดค่าบริการตามขนาดและปริมาณสัมภาระ และมีการต่อราคาโดยสารกับผู้โดยสารแทนที่จะคิดตามมิเตอร์ ถ้าต้องการใช้บริการรถแท็กซี่ขนาดใหญ่ (Jumbo Taxi) ให้ดูป้าย Jumbo Taxi ข้างตัวรถตู้

● ข้อแตกต่างระหว่างรถตู้รับจ้าง (Call Vans) กับ รถแท็กซี่ขนาดใหญ่ (Jumbo Taxis)		
	รถตู้รับจ้าง (Call Vans)	รถแท็กซี่ขนาดใหญ่ (Jumbo Taxis)
คำนิยาม	รถตู้ ใช้ขนส่งแค่ผู้โดยสารกับสัมภาระ (น้ำหนักขั้นต่ำ : 20 กก. / ปริมาตรขั้นต่ำ : 40 ซม. x 40 ซม. x 40 ซม.)	รถแท็กซี่ขนาดใหญ่ ใช้ขนส่งผู้โดยสารที่อาจมีหรือไม่มีสัมภาระ
ค่าโดยสาร	ต่อรองได้ (ค่าโดยสารเปลี่ยนแปลงได้ ขึ้นอยู่กับขนาด/ปริมาณ/น้ำหนัก ของสัมภาระ และระยะทางการเดินทาง ขอแนะนำให้ต่อราคาบริการก่อนขึ้นรถตู้)	ระบบมิเตอร์ ค่าโดยสาร 4,500 วอน สำหรับ 3 กม. แรก และ 200 วอน สำหรับระยะทางเพิ่มทุกๆ 164 ม. หรือเวลาเพิ่มทุกๆ 39 วินาที ถ้าความเร็วลดลงต่ำกว่า 15 กม. ต่อชั่วโมง (คิดค่าบริการเพิ่มเมื่อใช้บริการเรียกทางโทรศัพท์ หรือ ขึ้นทางด่วน) * อ้างอิง : เดินทางจาก Dongdaemun ไป Myeongdong (2.6 กม.) = 4,500-7,000 วอน
ป้ายทะเบียน	ขึ้นต้นด้วยเลข ‘8’ เช่น Seoul 84 JA  ####	ขึ้นต้นด้วยเลข ‘3’ เช่น Seoul 35 AH  ####
กรณีผิดกฎหมาย	- ขนส่งผู้โดยสารโดยไม่มีสัมภาระ - ติดตั้งและใช้มิเตอร์แท็กซี่ผิดกฎหมาย - ติดตั้งไฟคล้ายรถแท็กซี่ขนาดใหญ่	

รถแท็กซี่ “อินเตอร์” (International Taxis)



ตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม ค.ศ. 2009 ประเทศเกาหลีใต้ได้เริ่มบริการแท็กซี่ “อินเตอร์” (International Taxi) ที่คนขับแท็กซี่สามารถพูดภาษาอังกฤษ หรือญี่ปุ่น แท็กซี่ดังกล่าวต้องจอง 100% และค่าบริการรถแท็กซี่คิด ตามมิเตอร์ 9 ตามจุดหมายปลายทาง หรือตามเวลา ยกตัวอย่าง ถ้าผู้โดยสารเลือกที่จะว่าจ้างรถแท็กซี่ธรรมดาเป็นเวลาสามชั่วโมง จะราคา 50,000 วอน และอาจจะจ้างทั้งวันในราคา 120,000 วอน ค่าบริการรถแท็กซี่ “อินเตอร์” นี้ สามารถชำระเป็นเงินสด หรือด้วยบัตรเครดิตสากล (VISA, MASTERCARD, AMEX, JCB).



นอกจากนั้น ท่าอากาศยาน Incheon และท่าอากาศยาน Gimpo มีเคาน์เตอร์ประชาสัมพันธ์แท็กซี่ “อินเตอร์” ที่ชาวต่างชาติสามารถจองรถแท็กซี่ ตรวจสอบสถานะภาพจองแท็กซี่ที่มีอยู่ และยังสามารถรับข้อมูลที่เป็นประโยชน์หลากหลาย ยังมีแม้กระทั่งพื้นที่พิเศษสำหรับรถแท็กซี่ “อินเตอร์”

ผู้ที่ไม่สามารถพูดภาษาเกาหลีใต้สามารถสอบถามและทำการจองรถแท็กซี่ “อินเตอร์” โดยการโทรศัพท์ไปที่ศูนย์บริการพิเศษเฉพาะ (ที่หมายเลข 1644-2255) มีบริการภาษาอังกฤษและภาษาญี่ปุ่น และศูนย์บริการเปิดวันละ 24 ชั่วโมง 365 วัน ต่อปี และยังสามารถจองออนไลน์ได้ที่ www.intltaxi.co.kr.

ที่ตั้งเคาน์เตอร์ประชาสัมพันธ์แท็กซี่ “อินเตอร์” :

ท่าอากาศยานนานาชาติ Incheon : ระหว่างประตูหมายเลข 8 และหมายเลข 9 ณ ชั้นการเดินทางขาเข้า (โทร. : 070-7508-2255)

ท่าอากาศยาน Gimpo : ระหว่างประตูหมายเลข 2 และหมายเลข 3 ณ ชั้นการเดินทางขาเข้า

รถแท็กซี่รายบริษัท (Brand Taxis)



ศูนย์บริการทางโทรศัพท์ (Call Center) สามารถทำการตรวจสอบหารถแท็กซี่โดยใช้คอมพิวเตอร์ที่ติดตั้งระบบติดตามรถไร้สาย (Wireless GTS Terminal) และส่งคันที่ใกล้ที่สุด ดังนั้นผู้โดยสารสามารถเรียกรถแท็กซี่เมื่อต้องการได้ทุกเมื่อด้วยวิธีนี้ ค่าโดยสารเดียวกับรถแท็กซี่ทั่วไปโดยเฉพาะเมื่อเรียกรถบนถนน แต่ถ้าโทรเรียกรถผ่านศูนย์ฯ ทางบริษัทจะเรียกเก็บค่าธรรมเนียมเพิ่ม 1,000 วอน โดยจะบวกค่าธรรมเนียมนี้ก็ต่อเมื่อค่าโดยสารรวมแล้วไม่เกิน 10,000 วอน ในกรณีที่ค่าโดยสารเกิน 10,000 วอน จะมีการยกเว้นค่าธรรมเนียมนี้ เนื่องจากศูนย์บริการทางโทรศัพท์สื่อสารกันด้วยภาษาเกาหลี ให้โทรไปที่ศูนย์บริการ 1330 (1330TT Call Center ซึ่งเป็นศูนย์ข้อมูลนักท่องเที่ยวที่พูดได้หลายภาษา) หรือขอให้เจ้าหน้าที่โรงแรมหรือที่เกสเฮาส์ช่วยประสานให้

2.2 ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง (Inter-City Public Transport)

2.2.1 ระบบรางในเกาหลี

การเดินทางโดยรถไฟระหว่างเมืองในประเทศเกาหลีใต้เป็นการเดินทางที่สะดวกที่สุดรูปแบบหนึ่ง ตารางการให้บริการรถเมล์ประจำทางระหว่างเมืองผันแปรไปตามสภาพการจราจร แต่ไม่ใช่เช่นนั้นสำหรับระบบรถไฟ รางรถไฟดำเนินการตามตารางเวลาที่ตายตัว ซึ่งทำให้ผู้โดยสารไปถึงที่จุดหมายปลายทางได้ตรงเวลา

ประเทศเกาหลีแบ่งรถไฟตามความเร็วและความสะดวกสบายที่จัดให้บนตัวรถ รถไฟฟ้าแบ่งออกเป็นสามประเภท คือ : รถไฟฟ้าความเร็วสูง KTX และรถไฟที่ไม่ด่วน (Non-Express) Saemaeul และรถไฟ Mugunghwa ราคาตั๋วขึ้นอยู่กัประเภทของรถไฟ ที่ประเทศเกาหลีใต้มีรถไฟหลักสองสาย คือ : สาย Gyeongbu ที่เชื่อมต่อ Seoul กับ Busan และสาย Honam จาก สถานี Yongsan ในกรุง Seoul ไป Mokpo รถไฟสายอื่นรวมถึงสาย Jeolla และ Gyeongjeon ซึ่งไปถึงพื้นที่ต่างๆ เช่น Yeosu หรือ Changwon

เป็นที่น่าสังเกตว่าบัตร KR Pass เป็นบัตรผ่านเฉพาะระบบรางสำหรับชาวต่างชาติ ซึ่งให้ใช้รถไฟได้อย่างไม่จำกัดเป็นเวลาที่ได้กำหนดไว้ ซึ่งรวมถึงรถไฟความเร็วสูง KTX ซึ่งขณะนี้สามารถหาซื้อได้ในราคาถูก



(ซ้าย) รถไฟ Saemaul-ho (จอดบางสถานี)

(กลาง) รถไฟ Mugunghwa-ho (จอดเกือบทุกสถานี)

(ขวา) รถไฟความเร็วสูง KTX



โครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง

2.2.2 ระบบรถประจำทาง

ภาพรวม

รถเมล์โดยสารด่วนประจำทาง (Express (EN)/Gosok (KR)) และรถเมล์โดยสารประจำทางระหว่างเมือง (Intercity (EN)/Sioe (KR)) เป็นรูปแบบการเดินทางระหว่างภูมิภาคที่ได้รับความนิยมมากที่สุด โครงข่ายที่ครอบคลุมของรถเมล์โดยสารด่วนประจำทาง และรถเมล์โดยสารประจำทางระหว่างเมืองเป็นรูปแบบการเดินทาง ไป-กลับ แม้จากเมืองที่เล็กที่สุดในประเทศเกาหลีใต้ ที่ทั้งสะดวกและสบาย

เวลาการเดินทาง :

เวลาการเดินทางสามารถเปลี่ยนแปลงได้ โดยขึ้นอยู่กับสภาพของถนน แต่รถเมล์ประจำทางออกเดินทางตรงเวลาแทบทุกครั้ง ซึ่งเป็นเหตุผลประการหนึ่งที่คนเลือกเป็นพาหนะการเดินทาง



การ ซื้อ-ขาย ตั๋ว (Ticketing) :

เนื่องจากขาดการบูรณาการระบบการจองตั๋ว มีคำแนะนำให้นักท่องเที่ยวซื้อตั๋วโดยตรงจากเคาน์เตอร์ขายตั๋วที่สถานีรถเมล์โดยสารประจำทางระหว่างเมือง ครั้นเมื่อได้ตั๋วแล้วให้ตรวจสอบหมายเลขประตูทางขึ้นรถและไปขึ้นรถเมล์ที่ประตูที่ถูกต้อง (สอบถามพนักงานขับรถถ้าไม่แน่ใจ) ผู้โดยสารจะต้องยื่นตั๋วให้พนักงานขับรถเมล์โดยสารประจำทางเมื่อ ขึ้นหรือลงจากรถ

สถานที่ และ สิ่งอำนวยความสะดวก :

ในเมืองส่วนใหญ่ นั้น สถานีปลายทางรถเมล์โดยสารประจำทางทั้งหลายจะตั้งอยู่ที่ใจกลางเมือง มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านที่พัก และภัตตาคารโดยรอบสถานีปลายทางทั้งหลาย ดังนั้นสถานีปลายทางรถเมล์โดยสารประจำทางสามารถเป็นจุดเริ่มต้นที่ดีสำหรับการเดินทาง ซึ่งภายในจะพบห้องน้ำ ร้านสะดวกซื้อ ตู้เช่าเก็บสัมภาระชนิดหยอดเงินเหรียญ (Coin-Operated Lockers) และตู้เอทีเอ็มหนึ่งถึงสองเครื่อง สถานีปลายทางที่ใหญ่บางแห่งยังมีภัตตาคาร ร้านขายกาแฟ และห้างมอลล์สำหรับการซื้อข้าวของอีกด้วย

ความแตกต่างระหว่างรถเมล์โดยสารด่วนประจำทาง และรถเมล์โดยสารประจำทางระหว่างเมือง

ที่สถานีปลายทางรถเมล์โดยสารประจำทาง โดยทั่วไปแล้วมีรถเมล์โดยสารประจำทางสองประเภทคือ : รถเมล์โดยสารด่วนประจำทาง (Express (EN)/Gosok (KR)) และรถเมล์โดยสารประจำทางระหว่างเมือง (Intercity (EN)/Sioe (KR)) ในบางกรณี รถเมล์โดยสารประจำทางดังกล่าวอาจเดินทางออกจากสถานีปลายทางที่ต่างกัน (คือ จากหลายจุดในเมือง) ดังนั้นผู้โดยสารอาจจำเป็นต้องตรวจสอบป้ายอีกครั้งที่สองก่อนออกเดินทาง ครั้นเมื่อไปถึง สถานีปลายทางรถเมล์โดยสารประจำทาง จะเห็นได้ว่ารถเมล์โดยสารประจำทางแต่ละคันติดป้าย ‘Gosok’ หรือ ‘Sioe’ พร้อมด้วยชื่อเมืองจุดหมายปลายทางการเดินทางของรถเมล์โดยสารประจำทาง

สถานีปลายทางรถเมล์โดยสารประจำทางต่างๆ ที่แสดงคำ ‘Jonghap’ ให้บริการรถเมล์โดยสาร ประจำทางทั้งสองประเภท ถ้ามีเมืองบางแห่งที่ดำเนินการสถานีปลายทางสองแห่งต่างหากสำหรับรถเมล์โดยสาร ประจำทาง Gosok และ Sioe ให้ตรวจสอบว่าสถานีแห่งใดอำนวยความสะดวกให้มากกว่าเมื่อพิจารณาตาม กำหนดการเดินทาง

➔ รถเมล์โดยสารด่วนประจำทาง (Express หรือ Gosok)

เส้นทางด่วนพิเศษ รถเมล์ Gosok จอดพักที่จุดพักรถ (Rest Area) แต่ไม่ค่อยจะค้างคืนที่ เมืองอื่นนอกจากที่จุดหมายปลายทาง อัตราค่าโดยสารที่แตกต่างกันมีผลบังคับใช้สำหรับรถเมล์ธรรมดา หรือ Ilban และรถเมล์หรูหราก็มี Udeung รถเมล์ Udeung เพิ่มความสบายด้วยเก้าอี้ที่มีความกว้างมากขึ้น ถ้าผู้โดยสารขึ้น รถเมล์ Gosok จะต้องลงที่สถานีปลายทางรถเมล์ด่วน ณ เมืองจุดหมายปลายทาง

➔ รถเมล์โดยสารประจำทางระหว่างเมือง (Intercity หรือ Sioe)

ถ้าไม่เป็นรถเมล์ธรรมดา (Ilban) ก็จะเป็นรถเมล์สายตรง (Jikaeng) ข้อแตกต่างอยู่ที่รถเมล์ธรรมดา (Ilban) หยุดค้างคืน ขณะที่รถเมล์สายตรง (Jikaeng) ตรงดิ่งไปสู่จุดหมายปลายทาง ถ้าจะเดินทางไกล ให้แน่ใจว่าขึ้น รถเมล์สายตรง (Jikaeng) รถเมล์ที่เดินทางโดยไม่จอดจะติดป้าย ‘Mujeongcha’ (คือไม่จอด) หรือ ‘Jikaeng’ (ตรง) ตรงหน้ารถเมล์ ถ้าผู้โดยสารขึ้นรถเมล์ระหว่างเมือง (Sioe) จะต้องลงที่สถานีปลายทางรถเมล์โดยสารประจำทาง Sioe เมื่อถึงจุดหมายปลายทาง ปกติแล้วรถเมล์ประจำทาง Sioe จะคล้ายกันหมดโดยไม่แยกความแตกต่างระหว่าง ขึ้น แต่เก้าอี้บนรถเมล์เที่ยวดึกปกติแล้วจะมีความกว้างมากกว่า สะดวกสบายกว่า และราคาแพงกว่านิดหน่อย

2.3 จุดเชื่อมต่อโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ (Interchange)

ตัวอย่างสถานีเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะ (Interchange)





สถานี Seoul City Hall



สถานี Wangsimni



สถานี Yongsan



สถานี Seoul

3. รูปแบบการให้บริการ

3.1 ระบบตั๋วที่ใช้/ลักษณะของตั๋ว (Technology)

3.1.1 ตั๋วร่วม (Common Ticket)

บัตรโดยสารขนส่งสาธารณะกรุงโซล - T-money



T-money เป็นบัตรโดยสารระบบขนส่งกรุงโซลที่สามารถใช้ขึ้นรถเมล์ประจำทาง รถไฟฟ้าใต้ดิน และรถแท็กซี่ที่รับบัตรโดยสารระบบขนส่งสาธารณะ บัตร T-money อาจใช้ระบบเติมเงินหรือเป็นแบบรายเดือน (ผ่านบัตรเครดิต) บัตรเติมเงินซึ่งสามารถใช้ได้เฉพาะด้านการขนส่งราคา 2,500 วอน

บัตร T-money มีขายที่ที่ขายตั๋วรถไฟใต้ดิน และที่ร้านสะดวกซื้อ

GS25 บัตร T-money สามารถเติมเงินได้ที่ร้านหรือแผงขายบัตร T-money ในจำนวนตั้งแต่ 1,000 ถึง 90,000 วอน ผู้ถือบัตรฯ ที่กำลังเดินทางออกจากกรุงโซลสามารถรับเงินที่ค้างอยู่บนบัตรคืนได้ (หักค่าบริการ 500 วอน) ที่ร้านขายบัตร T-money ทุกแห่ง นอกจากนี้ บัตร Deluxe T-money ให้คะแนนเต็มระยะทาง (Mileage Points) คิดตามค่าโดยสารที่ชำระทั้งหมด

หมายเหตุ ถ้าบัตรถูกปิดแต่ไม่สามารถทำงานได้ปกติที่เครื่องอ่านบัตรหรือเครื่องเติมเงิน ก็ยังได้รับเงินคืนเต็มจำนวนสุทธิ อย่างไรก็ตาม บัตรที่ผู้ถือบัตรเป็นผู้ทำให้ชำรุดไม่สามารถรับเงินคืนได้

ในการใช้บัตร T-money นั้น ผู้โดยสารจะได้รับประโยชน์จากการลดราคามากกว่าที่จะใช้เงินสด ยกตัวอย่าง ถ้า นาย ก เดินทางติดต่อกันห้าครั้งโดยรถเมล์ประจำทางหรือรถไฟฟ้าใต้ดินเป็นระยะทางรวมไม่ถึง 10 กิโลเมตร เขาจะจ่ายอัตราพื้นฐาน 1,050 วอน แต่ถ้าเขาจ่ายเป็นเงินสด ค่าโดยสารรวมจะกลายเป็น 5,250 วอน (คือ $5 \times 1,050$ วอน)

• ขั้นตอนการเติมเงินบัตร T-money



1. เลือกภาษาที่ถนัดที่สุด
2. แตะรูปกล่องบัตร 'T-money' ทางด้านขวามือบนจอ
3. วางบัตร T-money ลงบนฐานที่เติมเงิน
4. เลือกปริมาณเงินที่ตั้งใจจะเติมในบัตร;
5. ชำระปริมาณเงินที่ตั้งใจจะเติมเงิน เครื่องรับเงินธนบัตร 1,000/5,000/10,000 วอน และเงินเหรียญ 50/100/500 วอน
6. รอชั่วคราวขณะที่เครื่องทำการเติมเงินเข้าในบัตร T-money เมื่อเสร็จแล้วให้ตรวจสอบความถูกต้องของปริมาณเงิน ก่อน/หลัง ที่ได้ทำการเติมเงิน

บัตรโดยสารระบบขนส่งสาธารณะ: บัตร M-PASS (เดินทางได้หลายเที่ยว)



บัตรผ่านมหานคร (Metropolitan Pass หรือ M-Pass) เป็นบัตรโดยสารระบบขนส่งสาธารณะที่เสนอบริการเดินทางได้จำกัดเที่ยว (มากถึงวันละ 20 เที่ยว) ในเขตพื้นที่มหานครกรุงโซล (Seoul Metropolitan City) ที่รวมถึง

รถไฟฟ้าใต้ดินกรุงโซล (Seoul Subway Lines) สาย 1-9 สาย Incheon Metro สาย Airport Metro Commuter (ยกเว้นสายรถไฟฟ้าวานไปสนามบิน หรือ Airport Railroad Express) และรถเมล์ประจำทางกรุงโซล

บัตร M-Pass มีห้าประเภท คือ บัตรผ่าน : 1-วัน, 2-วัน, 3-วัน, 5-วัน และ 7-วัน และมีผลตามช่วงเวลาที่กำหนดบนบัตร และหมดอายุเวลาที่เที่ยงคืนวันสุดท้ายของการมีผลใช้ได้ (ยกตัวอย่างบัตร M-Pass 3-วัน เริ่มใช้ได้ : วันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 2013 / หมดอายุ : เวลาเที่ยงคืน วันที่ 3 มกราคม ค.ศ. 2013)

เนื่องจากบัตร M-Pass สามารถใช้ได้เหมือนบัตร T-money จึงสามารถนำไปใช้ได้บนรถเมล์โดยสารประจำทาง บนรถแท็กซี่ และตามร้านค้าสะดวกซื้อบางแห่งตราใบที่ยังมีจำนวนเงินคงเหลือที่สามารถใช้ได้อยู่ในบัตร เมื่อใช้บัตรครบจำนวนครั้งที่จำกัดในการขึ้นรถไฟฟ้าตามที่กำหนดในบัตร M-Pass แล้วถึงเริ่มใช้ฟังก์ชันบัตร T-money เพื่อเดินทางในรถไฟฟ้าใต้ดินต่อไป

บัตร M-Pass มีขายตามศูนย์ข้อมูลท่องเที่ยวโซล (Seoul Travel Information Centers หรือ I-Tour Seoul Centers) ในห้องผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานนานาชาติอินช็อน (Incheon International Airport Passenger Terminal) ผู้ที่ซื้อบัตร M-Pass จะต้องชำระค่ามัดจำจำนวน 4,500 วอน และเงินธรรมเนียมค่าบริการจำนวน 500 วอน นอกจากนั้นจะได้รับบัตรคูปองลดราคาค่าเข้าสถานที่ท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมสูง เงินค่ามัดจำรวมทั้งปริมาณเงินคงเหลือ T-money ในบัตร M-Pass จะได้รับคืนเมื่อนำไปคืน ณ ศูนย์ I-Tour Seoul Center

ประเภทบัตร	ราคา
บัตรผ่าน 1-วัน	10,000 วอน
บัตรผ่าน 2-วัน	18,000 วอน
บัตรผ่าน 3-วัน	25,500 วอน
บัตรผ่าน 5-วัน	42,500 วอน
บัตรผ่าน 7-วัน	59,500 วอน

• สถานที่ขายบัตร M-Pass

ศูนย์ข้อมูลท่องเที่ยวโซล (Seoul Travel Information Centers หรือ I-Tour Seoul Centers)

- ที่ตั้ง : ห้องผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานนานาชาติอินช็อน (Incheon International Airport Passenger Terminal) (1F), ประตู 5 และ 10
- โทรศัพท์สอบถามได้ที่หมายเลข : +82-32-743-3270
- เมื่อซื้อบัตร M-Pass แล้วจะได้รับบัตรคูปองลดราคาค่าเข้า หอ N Seoul, โรงละคร Chongdong, Lotte World, และสถานที่ท่องเที่ยวอื่นๆ

• สถานที่เติมเงิน T-money ในบัตร M-Pass

ตามเครื่องขายตั๋วและเติมเงินบัตร (Ticket Vending and Card Reload Devices) ในสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน

• รับเงินคืนบัตร M-Pass (ต้องนำบัตร M-Pass ไปคืนที่จุดขาย)

- เงินมัดจำ 4,500 วอน
- เงิน T-money คงเหลือในบัตร

เทคโนโลยี

บัตร T-money ประยุกต์ใช้มาตรฐาน ISO/IEC 14443 Type A/B

3.1.2 ตัวเดินทางเที่ยวเดียว (Single Ticket)

บัตรโดยสาร: บัตรเดินทางเที่ยวเดียว



เครื่องขายบัตรโดยสารเที่ยวเดียวและเครื่องเติมเงินบัตรโดยสารตามสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินทั่วไป

บัตรโดยสารเที่ยวเดียวสามารถซื้อได้ที่เครื่องขายบัตรโดยสารและเครื่องเติมเงินบัตรโดยสารที่ตั้งอยู่ในสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน เครื่องดังกล่าวสามารถปฏิบัติการได้ในภาษาเกาหลี ภาษาอังกฤษ ภาษาญี่ปุ่น และภาษาจีน บัตรโดยสารเที่ยวเดียวใช้ได้เฉพาะกับรถไฟฟ้าใต้ดินเท่านั้น



การใช้เครื่องขายบัตรโดยสารเที่ยวเดียว

ขั้นตอนการใช้เครื่องขายบัตรโดยสารเที่ยวเดียว

1. เลือกภาษาที่ถนัดที่สุด
2. แตะกล่อง “1 บัตรเดินทางเที่ยวเดียว” ด้านซ้ายจอ
3. ค้นหาและเลือกจุดหมายปลายทาง สถานีรถไฟใต้ดินเรียงลำดับอักษร (กรณีภาษาอังกฤษ: A-Z)
4. เลือกจำนวนบัตรโดยสารเที่ยวเดียวแต่ละประเภทที่ต้องการ: ตัวทั่วไปสำหรับผู้ใหญ่และเด็กอายุเกิน 13 ปี ขณะที่ตัวลดราคาสำหรับเด็กอายุ 6 ถึง 12 ปี
5. เมื่อเลือกจำนวนบัตรแล้ว ราคาตัวจะปรากฏบนจอด้านซ้าย สำหรับตัวโดยสารเที่ยวเดียวทั่วไปนั้น อัตราค่าโดยสารต่ำสุดคือ 1,150 วอน และมีค่ามัดจำ 500 วอน ผู้โดยสารสามารถขอค่ามัดจำคืนที่จุดปลายทาง
6. ชำระราคาตัวเต็มจำนวน เครื่องรับธนบัตร 1,000/5,000/10,000 วอน และเหรียญ 50/100/500 วอน
7. รอชั่วคราวให้เครื่องพิมพ์บัตรโดยสารเที่ยวเดียว
8. รับตัวแล้วเดินไปที่ไม้กั้นทางเข้าระบบ (รูป 8: ตัวโดยสารเที่ยวเดียวทั่วไป)
9. มองหาไม้กั้นทางเข้าที่แสดงลูกศรสีเขียว ส่วนไม้กั้นที่แสดงเครื่องหมายกากบาทแดงหรือสัญลักษณ์ห้ามนั้น เข้าไม่ได้ แตะบัตรบนเครื่องอ่านบัตรตรงไม้กั้นทางเข้าระบบ เมื่อได้ยินเสียง “บี๊บ” ให้เดินผ่านไม้กั้นแล้วตรงไปที่ชานชาลารถไฟใต้ดิน แตะบัตรอีกครั้งตรงเครื่องอ่านบัตรเพื่อออกจากสถานีรถไฟใต้ดินที่จุดหมายปลายทาง

ข้อแนะนำ 1 – การเปลี่ยนถ่ายรถ

ส่วนมาก เมื่อเปลี่ยนถ่ายรถ นั้น ไม่จำเป็นต้องผ่านระบบไม้กั้นหรือซื้อตัวอีก นอกจากนั้น สายรถไฟฟ้าใต้ดิน มีสีกำกับเพื่อความสะดวกต่อการเดินทาง เพียงลงจากรถที่สถานีเปลี่ยนถ่ายที่ถูกต้องแล้วเดินตามป้ายชี้ทางไปสู่ชานชาลาสายรถไฟฟ้าใต้ดินสายอื่น

ข้อแนะนำ 2 – สถานีที่เปลี่ยนถ่ายรถไม่ได้

มีอยู่สามสถานีซึ่งไม่สามารถเปลี่ยนถ่ายรถได้ด้วยบัตรโดยสารเที่ยวเดียว คือ

- สถานี Seoul (สาย Gyeonguiseon ไป/กลับ รถไฟฟ้าใต้ดิน สาย 1, 4)
- สถานี Noryangjin (รถไฟฟ้าใต้ดิน สาย 1 ไป/กลับ รถไฟฟ้าใต้ดิน สาย 9)
- สถานี Gyeongang (รถไฟฟ้าใต้ดิน สาย Incheon ไป/กลับ รถไฟฟ้าไปสนามบิน)

การคืนเงินมัดจำบัตรโดยสาร



เครื่องคืนเงินมัดจำบัตรโดยสาร

ผู้โดยสารสามารถรับเงิน 500 วอน ที่เป็นค่ามัดจำบัตรโดยสารเที่ยวเดียว โดยการคืนบัตรที่เครื่องคืนเงินมัดจำบัตรโดยสารที่จุดหมายปลายทาง เพียงแค่ใส่บัตรเข้าไปในเครื่องและรับเงินค่ามัดจำบัตรคืน



ขั้นตอนการคืนเงินค่ามัดจำบัตรโดยสารชนิดเที่ยวเดียว

1. พบเครื่องคืนเงินค่ามัดจำบัตรโดยสารชนิดเที่ยวเดียว
2. ใส่บัตรโดยสารชนิดเที่ยวเดียวเข้าในเครื่อง
3. รับเงิน 500 วอน ค่ามัดจำบัตรฯ คืนจากกล่องคืนเงินค่ามัดจำ

3.2 หน่วยงานที่รับผิดชอบการดำเนินงานระบบตั๋ว (Organization)

บริษัทบัตรอัจฉริยะเกาหลี (จำกัด) (Korea Smart Card Co., Ltd. หรือ KSCC) ก่อตั้งขึ้นในปี ค.ศ. 2003 เป็นธุรกิจร่วมค้า (Joint Venture) ประกอบด้วย กลุ่มบริษัทแอล จี (LG Group) ถือหุ้นร้อยละ 31.85 สหภาพผู้ออกบัตรเครดิต ถือหุ้นร้อยละ 15.73 บริษัทลงทุนการเงิน และบริษัทผู้ประกอบการระบบ (System Providers) บริษัท KSCC เป็นผู้ประกอบการระบบบัตรโดยสารของหน่วยงานบริหารมหานครกรุงโซล (Seoul Metropolitan Government) ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 34.4 และเป็นผู้ดำเนินการด้านสาธารณะของบริการบัตร โดยเริ่มดำเนินการให้บริการตั้งแต่เดือนกรกฎาคม ปี ค.ศ. 2004 บริษัท KSCC เป็นผู้จัดหาเทคโนโลยีบัตรอัจฉริยะที่มีความน่าเชื่อถือและล้ำหน้าสำหรับบริการเก็บค่าโดยสารที่มีความเป็นเอกภาพในโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนที่บูรณาการในกรุงโซลกว่า 15 เมืองในประเทศเกาหลี และโพ้นทะเล

4. ประเด็นข้อสังเกตที่ 1

ประเทศเกาหลีได้เป็นหนึ่งในประเทศที่บุกเบิกระบบตั๋วร่วมในโลก จึงจัดได้ว่ามีประสบการณ์อันยาวนาน ฉะนั้นระบบตั๋วร่วมระดับชาติที่ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม อยู่ระหว่างดำเนินการนั้น ควรพิจารณาประยุกต์ใช้ข้อปฏิบัติที่ดีที่สุดที่ระบบของเกาหลีได้ให้เป็นบทเรียนไว้ ตัวอย่างประสบการณ์ของเกาหลีที่ผ่านมามีหลายบัตรหลายมาตรฐานและบัตรไม่สามารถนำมาใช้ร่วมกันได้ (Multiple standards-Multiple issuers & Non-interoperability) ชาวเกาหลีทั้งที่เป็นนักวิชาการและประชาชนธรรมดาต่างก็บ่นถึงความยากลำบากและความไม่สะดวกจากการที่ต้องพกบัตรหลายใบและต้องคอยเลือกหาบัตรใบที่สามารถใช้ได้ในแต่ละสถานการณ์ จึงเป็นที่น่ายินดีที่ทนายรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ให้นโยบายแก่ สตร./สนข. ว่าตั๋วร่วมชาติของไทยจะต้องเป็นบัตรเดียวและใช้ร่วมกันได้ทั้งในฐานะของบัตรโดยสารระบบขนส่งสาธารณะและบัตรทางพิเศษรวมถึงการใช้บัตรในฟังก์ชันนอกกระบวนการขนส่ง (Non-transit)

5. ประเด็นข้อสังเกตที่ 2

นอกจากระบบตัวร่วมของเกาหลีใต้ที่ไทยควรรู้แล้ว อีกประเด็นหนึ่งที่ไทยน่าจะได้ประโยชน์จากการเรียนรู้จากเกาหลีคือการแก้สภาพปัญหาการจราจรของกรุงโซล ประเทศเกาหลีใต้ ถือได้ว่ามีความแออัดและติดขัดมากยิ่งขึ้นกว่ากรุงเทพมหานครของเราเสียอีก ซึ่งสำหรับผู้ที่มีที่พักอาศัยอยู่ในกรุงเทพฯ แล้ว การจราจรติดขัดถือเป็นปัญหาลำดับต้นๆ สังเกตได้จากการเลือกตั้งผู้ว่าราชการกรุงเทพฯ ทุกครั้งที่ผ่านมามีประเด็นนี้ติดอยู่อันดับต้นๆ เมื่อมีการสำรวจความคิดเห็น กรุงโซล กับ กรุงเทพฯ ประสบปัญหาคล้ายๆ กัน ฉะนั้นถ้าปัญหาการจราจรของกรุงโซลได้พัฒนาไปในทางที่ดีขึ้น กรุงเทพฯ เองซึ่งมีประชากรน้อยกว่ากรุงโซลน่าจะเรียนรู้จากประสบการณ์ของเขาว่าเขาแก้ปัญหาอย่างไรและวิธีการของเขาสามารถนำมาประยุกต์ใช้กับของเราได้ไหม เช่นการที่เขาประยุกต์ใช้ระบบช่องทางรถเมล์ประจำทาง (Bus Lane) สำเร็จและปฏิรูประบบรถเมล์โดยสารขนส่งสาธารณะได้สำเร็จนั้นก็มีประเด็นใดบ้างที่เราจะสามารถนำมาประยุกต์ใช้ได้บ้าง

6. ข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็น

ดร. Sung Jick EUM ที่เคยมาทำงานเป็นที่ปรึกษาพิเศษให้ สนข. ในฐานะที่เป็นผู้ที่มีความสำคัญในการปฏิรูประบบขนส่งสาธารณะของประเทศเกาหลีใต้ได้มาแล้วยิ่งกว่าไทยควรมีมาตรฐานตัวร่วมที่เป็นของตัวเองและพัฒนาบุคลากรที่มีประสิทธิภาพสูงเพื่อการพัฒนา ระบบตัวร่วมของไทยไปในอนาคตอย่างต่อเนื่องโดยไม่ต้องไปยึดติดกับระบบตัวร่วมที่มีชาวต่างชาติเป็นเจ้าของมาตรฐาน-เทคโนโลยี ซึ่งที่ผ่านมา มี Octopus ของฮ่องกงซึ่งปัจจุบันยังคงใช้เทคโนโลยี FeliCa ของ Sony (ญี่ปุ่น) ซึ่งเมื่อผู้อื่นเป็นเจ้าของเทคโนโลยีเวลาจะมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงก็ต้องมีค่าใช้จ่ายที่สูงเพราะต้องจ่ายเจ้าของมาตรฐานและเทคโนโลยีซึ่งนับวันมีแต่จะสูงขึ้น EZ-Link ของสิงคโปร์เองก็เคยประสบกับปัญหานี้มาด้วยตัวเอง จนในที่สุดได้พัฒนามาตรฐาน Symphony for e-Purse (SeP) ของตัวเองขึ้นมาและเทคโนโลยีตัวร่วมไร้สัมผัส CEPAS (Contactless e-Purse Application Specification: CEPAS) ปัจจุบันสิงคโปร์ไม่มีปัญหาต้องจ่ายค่าพัฒนามาตรฐานให้ผู้อื่นอีกแล้วแถมยังเพิ่มวิธีสร้างรายได้ด้วยการขายแนวความคิดให้ผู้อื่นได้อีกด้วย (Global MSI) จึงขอให้ข้อเสนอแนะและข้อคิดเห็นให้ประเทศไทยพัฒนาศักยภาพทางด้านตัวร่วมอย่างต่อเนื่องเพื่อให้ไทยมีความเป็นเอกเทศไม่ต้องไปพึ่งพาเทคโนโลยีของผู้อื่นและแถมไทยอาจขายเทคโนโลยีที่เราจะพัฒนาขึ้นมาเองอย่างต่อเนื่องให้กับประเทศเพื่อนบ้านซึ่งปัจจุบันยังไม่มีระบบตัวร่วม เช่น เมียนมาร์ กัมพูชา ลาว และเวียดนาม

เอกสารอ้างอิง

“Smart Transit Cards and Integrated Fare Collection system in South Korea” – Joint Case Study by KOTI, ADB, and Korea EXIM Bank. February 2012, The Korea Transport Institute: Korea’s think tank for transport and logistics

Seoul Metropolitan Subway, https://en.wikipedia.org/wiki/Seoul_Metropolitan_Subway
<http://english.seoul.go.kr>

http://www.uitp.org/public-transport/organising-authorities/pdf/OA_PDF/3_CaseStudy_OA.pdf

http://www.visitkorea.or.kr/ena/tr/tr_en_5_1_4.jsp

http://asiaenglish.visitkorea.or.kr/ena/tr/tr_en_5_4.jsp

https://www.ulrt.co.kr/guide/guide_04.do

<http://kojects.files.wordpress.com/2011/11/eab2bdeca084ecb2a0.jpg>

<http://railway.hanrimwon.com/download/KSR2013S079.pdf>

<http://www.korea4expats.com/article-seoul-by-bus.html>

http://www.topluulasimhaftasi.com/pdf/Jin_Young_Park/New_Bus_System_in_Seoul.pdf

[\[ap.org/images/uploads/resources/4_Seoul_Public_Transform_Reform_Dr_Young_Wook_Park_Korea_Smart_Card.pdf\]\(http://www.citynet-ap.org/images/uploads/resources/4_Seoul_Public_Transform_Reform_Dr_Young_Wook_Park_Korea_Smart_Card.pdf\)](http://www.citynet-</p></div><div data-bbox=)

http://www.sutpindia.com/docs/Newsletter_April2013.pdf

<https://www.kdevelopedia.org/download.do?timeFile=/mnt/idas/asset/2013/06/17/DOC/PDF/04201306170126741076526.pdf&originFileName=38%20Best%20Experiences%20from%20Public%20Transport%20Reform.pdf>

http://tong.visitkorea.or.kr/enu/TR/273690_1_35.jpg

<http://en.wikipedia.org/wiki/T-money>

http://www.visitkorea.or.kr/ena/TR/TR_EN_5_1_3_2.jsp

http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Seoul_City_Hall_Station_ticket_gate.jpg

http://www.google.com/url?sa=i&source=images&cd=&cad=rja&docid=bbXPMtaz28Cu9M&tbnid=iuBTKAiC3G0MJM:&ved=0CAYQjhwwADgP&url=http%3A%2F%2Fwww.panoramio.com%2Fphoto%2F84017009&ei=2jFFUqe4FdHjrAey64CwDg&psig=AfQjCNHCGT3AXjwClHY_5xxVOS_87DHrSA&ust=1380352858473007

<http://www.adventuresofagoodman.com/wp-content/uploads/2013/06/Yongsan-Train-Station-Seoul-Korea-2013-06-11-09-07-33.jpg>