สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

รายงานการประเมินผลลัพธ์/ผลกระทบหลังการดำเนินงาน (Post-Evaluation)

การนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชน

สำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กันยายน ๒๕๖๒

คำนำ

การประชุมหัวหน้าส่วนราชการระดับกระทรวงหรือเทียบเท่า ครั้งที่ ๔/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๖๐ นายกรัฐมนตรี (พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา) มีข้อสั่งการให้หน่วยงานภาครัฐปรับบทบาทเพื่อปฏิรูปไปสู่ระบบราชการ ๔.๐ โดยให้ทุกส่วนราชการพิจารณาเร่งรัดการขับเคลื่อนการปฏิรูปองค์การด้านโครงสร้าง กระบวนการทำงาน กฎหมายและบุคลากร โดยยึดหลักธรรมาภิบาลของการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดีเพื่อประโยชน์สุขของประชาชน ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.) ได้กำหนดให้ทุกส่วนราชการจัดทำแผนปฏิรูปองค์การ ปี พ.ศ. ๒๕๖๒–๒๕๖๔ โดยแผนปฏิรูปองค์การของกระทรวงคมนาคม ได้กำหนดให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จัดทำข้อเสนอการเปลี่ยนแปลงในระยะ ๓ ปี (ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒–๒๕๖๔) เรื่องการปรับปรุงขั้นตอนการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำแผนภายในหน่วยงานให้มีประสิทธิภาพ โดยมีการประเมินผลลัพธ์/ผลกระทบหลังการดำเนินงาน (Post-Evaluation)

สนข. เป็นหน่วยงานส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีบทบาทภารกิจหลักในการจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท แผนการลงทุนด้านการขนส่งและจราจรระดับประเทศ รวมทั้งศึกษา เสนอแนะนโยบายและกำหนดมาตรการ มาตรฐานด้านการจัดระบบการจราจรทางบกให้สอดคล้องกับแผนหลักด้านการขนส่งและจราจร รวมทั้งติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผน ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการพัฒนาระบบการติดตามประเมินผลในระดับผลลัพธ์/ผลกระทบหลังการดำเนินโครงการ/กิจกรรม (Post-Evaluation) ซึ่งเป็นเครื่องมือให้เกิดการปรับปรุงขั้นตอนการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำแผนภายในหน่วยงาน สนข. ให้มีประสิทธิภาพเกิดการขับเคลื่อนการปฏิรูปองค์การได้อย่างเป็นรูปธรรม จึงได้กำหนดให้เป็นหนึ่งในกลยุทธ์สำคัญภายใต้แผนยุทธศาสตร์ สนข. ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) (ฉบับทบทวน) ในการสร้างกลไกและขับเคลื่อนนโยบายและแผนงานคมนาคมไปสู่การปฏิบัติด้วยกระบวนการติดตามและประเมินผล ทั้งนี้ สนข. ได้คัดเลือกการดำเนินงานการนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชน มากำหนดเป็นข้อเสนอการเปลี่ยนแปลงในระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๒-๒๕๖๔) ของ สนข. ในประเด็นที่ ๑ ปรับปรุงขั้นตอนการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำแผนภายในหน่วยงานให้มีประสิทธิภาพ ในข้อ ๑.๑ จัดให้มีการประเมินระดับผลลัพธ์/ผลกระทบหลังการดำเนินงาน (Post-Evaluation) โดยมอบหมายให้สำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (สตร.) ซึ่งเป็นหน่วยงานภายใน สนข. ที่มีภารกิจหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมและการดำเนินการขับเคลื่อนให้เกิดผลผลิต (Output) ที่กำหนดในระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๒-๒๕๖๔) ในประเด็นที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น

สตร. จึงได้จัดทำรายงานการประเมินผลลัพธ์/ผลกระทบหลังการดำเนินงาน (Post-Evaluation) การนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชน ซึ่งเป็นเป้าหมายการดำเนินการให้เกิดผลผลิตตามที่กำหนดไว้ของระยะปีที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๒) ได้กำหนดให้รายงานการประเมินผลลัพธ์ตามแผน/โครงการว่าบรรลุวัตถุประสงค์และนำไปใช้ประโยชน์จากแผน/โครงการ ๑ เรื่อง โดย สตร. คาดหวังว่ารายงานการประเมินผลลัพธ์/ผลกระทบหลังการดำเนินงาน (Post-Evaluation) ในเรื่อง การนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชน จะเป็นข้อมูลแนวทางในการขับเคลื่อนที่สำคัญให้เกิดการปรับปรุงขั้นตอนการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำแผนภายในหน่วยงาน สนข. ให้มีประสิทธิภาพ เกิดการขับเคลื่อนการปฏิรูปองค์การได้อย่างเป็นรูปธรรมของ สนข. ในอนาคตต่อไป

สำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

สารบัญ

	หน้า
คำนำ	ก
สารบัญ	ข
สารบัญตาราง	ค
สารบัญภาพ	ง
ส่วนที่ ๑ บทนำ	
๑.๑ ความเป็นมา	๑
๑.๒ วัตถุประสงค์	๔
๑.๓ เป้าประสงค์	๔
๑.๔ ขอบเขต/พื้นที่ดำเนินการ	๕
ส่วนที่ ๒ การติดตามการดำเนินงานการนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	
๒.๑ แผนการดำเนินการระบบตั๋วร่วม	๖
๒.๒ กลไกการกำกับติดตามการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม	๙
๒.๓ ผลการติดตามการดำเนินงานการนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	๑๕
๒.๔ สรุปผลการดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	๑๗
ส่วนที่ ๓ การประเมินระดับผลลัพธ์/ผลกระทบหลังการดำเนินงาน (Post-Evaluation)	
๓.๑ การประเมินผลโดยใช้หลักเกณฑ์ ๕ ด้าน	๑๙
๓.๒ การให้คะแนนผลการประเมินระดับผลลัพธ์/ผลกระทบหลังการดำเนินงาน (Post-Evaluation)	๒๔
๓.๓ ประโยชน์ที่ได้รับจากการดำเนินงาน	๔๐
๓.๔ ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน	๔๑
๓.๕ ข้อเสนอแนะ	๔๑
๓.๖ บทเรียนที่ได้รับ	๔๒

สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ ๒-๑	การจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม (Common Ticketing Company : CTC)	๖
ตารางที่ ๒-๒	การดำเนินงานบูรณาการระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางเพื่อใช้งานระบบตั๋วร่วม	๗
ตารางที่ ๒-๓	สรุปผลการดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	๑๘
ตารางที่ ๓-๑	รายละเอียดคะแนนย่อยของหลักเกณฑ์การประเมินผลโครงการตามเกณฑ์ ๕ ด้าน	๒๒
ตารางที่ ๓-๒	การเปรียบเทียบผลผลิตที่ได้รับกับเป้าหมายของการดำเนินการที่กำหนด	๒๕
ตารางที่ ๓-๓	สรุปผลการประเมินด้านประสิทธิผลของแต่ละตัวชี้วัด	๒๖
ตารางที่ ๓-๔	สถิติการใช้บัตรสวัสดิการแห่งรัฐของผู้มีบัตรสวัสดิการแห่งรัฐในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล (สมุทรปราการ สมุทรสาคร นครปฐม นนทบุรี ปทุมธานี และอยุธยา) รวม ๗ จังหวัด ในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (ตั้งแต่เดือน ตุลาคม ๒๕๖๐–มกราคม ๒๕๖๒)	๒๘
ตารางที่ ๓-๕	สถิติการใช้บัตรสวัสดิการแห่งรัฐของผู้มีบัตรสวัสดิการแห่งรัฐในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (ตั้งแต่เดือน ตุลาคม ๒๕๖๐–มกราคม ๒๕๖๒)	๒๙
ตารางที่ ๓-๖	รายละเอียดระยะเวลาดำเนินการโดยเปรียบเทียบกับแผนที่กำหนด	๓๐
ตารางที่ ๓-๗	รายละเอียดสรุปผลการประเมินการนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชน	๓๔
ตารางที่ ๓-๘	สรุปผลการประเมินตามเกณฑ์การพิจารณา ๕ ด้าน ของการนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชน	๓๘

สารบัญภาพ

		หน้า
ภาพที่ ๒-๑	แผนการดำเนินการระบบตั๋วร่วมตามมติคณะกรรมการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ครั้งที่ ๒๑-๕/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๖๑	๘
ภาพที่ ๒-๒	โครงสร้างการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม	๑๐
ภาพที่ ๒-๓	แผนการเปิดใช้บริการระบบตั๋วร่วม (บัตรแมงมุม) ในภาคขนส่ง ปี ๒๕๖๑-๒๕๖๒	๑๑
ภาพที่ ๒-๔	กรอบแนวคิดร่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ.	๑๔
ภาพที่ ๓-๑	ภาพรวมเกณฑ์การให้คะแนนย่อยของหลักเกณฑ์การประเมินผลโครงการตามเกณฑ์ ๕ ด้าน	๒๑
ภาพที่ ๓-๒	ภาพรวมการประเมินให้คะแนนรวมตามหลักเกณฑ์การประเมินโครงการตามเกณฑ์ ๕ ด้าน	๒๓
ภาพที่ ๓-๓	ผลคะแนนภาพรวมประเมินของการนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชน	๔๐

ส่วนที่ ๑
บทนำ

๑.๑ ความเป็นมา

ปัญหาด้านการจราจรและขนส่งนับเป็นหนึ่งในปัญหาที่สำคัญของประเทศไทยโดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งปัญหาดังกล่าวนอกจากจะมีผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศแล้วยังส่งผลให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจอย่างใหญ่หลวง โดยธนาคารโลกได้ประเมินความสูญเสียทางเศรษฐกิจอันเกิดจากการสูญเสียเชื้อเพลิงและจากปัญหาสุขภาพในประเทศไทย รวมสูงถึง ๑๖๐,๐๐๐ ล้านบาทต่อปี อีกทั้งยังเป็นการเพิ่มเวลาการเดินทาง ค่าใช้จ่ายในการใช้รถ และก่อให้เกิดปัญหาด้านมลภาวะ ซึ่งส่งผลต่ออัตราการสูญเสียชีวิตของประชากรที่เพิ่มมากขึ้น จากการศึกษาของ สนข. ได้ประเมินไว้ว่า กว่าครึ่งหนึ่งของการเดินทาง ๒๕ ล้านเที่ยวในกรุงเทพฯ และปริมณฑล เป็นการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคล โดยสาเหตุหนึ่งที่ผู้เดินทางไม่นิยมเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนเนื่องจากความไม่สะดวกสบายในการเดินทาง ซึ่งรวมถึงความครอบคลุมของพื้นที่ให้บริการของระบบขนส่งมวลชน ความสะดวกในการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างระบบเพื่อเดินทางไปยังจุดหมาย ซึ่งแต่ละระบบจะต้องใช้บัตรโดยสารของผู้ประกอบการแต่ละราย และก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายในการเดินทางระหว่างระบบตั้งแต่ ๒ ระบบขึ้นไป ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบด้านความสะดวกสบายและค่าใช้จ่ายกับการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคล ผู้เดินทางจึงเลือกใช้การเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคล สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน จึงมีจำนวนน้อย ซึ่งทำให้การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนของประเทศมีความล่าช้า เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้วเนื่องจากไม่ได้รับความนิยมเท่าที่ควร

กระทรวงคมนาคม โดย สนข. ได้มีการศึกษาโครงการพัฒนาระบบตั๋วร่วม เพื่อนำระบบตั๋วร่วมมาใช้สำหรับภาคขนส่ง (Transit) ในการเดินทางเชื่อมต่อกับการขนส่งทุกระบบ ทั้งรถไฟ รถไฟฟ้า รถโดยสารประจำทาง เรือโดยสาร และทางพิเศษ รวมทั้งการใช้ตั๋วร่วมกับนอกภาคขนส่ง (Non-Transit) โดยการพัฒนาระบบตั๋วร่วมจะเป็นการสนับสนุนแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ฉบับที่ ๑๒ ซึ่งเน้นให้ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันในระดับสากล และพัฒนาด้านการคมนาคมและการส่งเสริมเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์ เพื่อรองรับการท่องเที่ยวและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเทคโนโลยีในอนาคต รวมถึงมุ่งเน้นการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งให้เกิดความเชื่อมโยงกันเป็นโครงข่ายทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ

ในการประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๕๔ ได้มีมติอนุมัติในหลักการให้ สนข. ดำเนินโครงการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมโดยจัดตั้งสำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมเป็นหน่วยงานภายใต้ สนข. เพื่อดำเนินงานตามแผนงานการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (Program Management Services : PMS) และจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House : CCH) โดยให้กระทรวงคมนาคมรับความเห็นของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน (ก.พ.) และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.) รวมทั้งข้อสังเกตของสำนักงบประมาณ (สงป.) ไปพิจารณาดำเนินการด้วย ประกอบกับนายกรัฐมนตรีได้ตรวจเยี่ยมกระทรวงคมนาคมและร่วมประชุมกับผู้บริหารกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ ๙ มกราคม พ.ศ. ๒๕๕๕ ซึ่งนายกรัฐมนตรีได้มอบนโยบายให้กระทรวงคมนาคมเร่งรัดการดำเนินงานโครงการตามนโยบายรัฐบาลที่ได้แถลงไว้ต่อรัฐสภาให้มีความชัดเจนขึ้น โดยให้มีการเชื่อมต่อรถไฟฟ้า ๑๐ สายทุกเส้นทางอย่างเป็นระบบและสมบูรณ์ พร้อมกับนำระบบตั๋วร่วมระบบ CCH มาดำเนินการควบคู่กับการจัดเก็บค่าโดยสาร ๒๐ บาทในเส้นทางที่สามารถดำเนินการได้ก่อน ทั้งนี้ให้กระทรวงคมนาคมบูรณาการการดำเนินงานร่วมกับ

กระทรวงการคลัง (กค.) ทั้งนี้ ในการประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒ เมษายน พ.ศ. ๒๕๕๕ มีมติอนุมัติให้ สนข. ดำเนินโครงการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม โดยใช้เงินกู้เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Development Policy Loan : DPL) วงเงินรวม ๗๑๔.๘๓ ล้านบาทเพื่อดำเนินโครงการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (Program Management Services : PMS) ในวงเงิน ๓๐๕.๓๐ ล้านบาท และการดำเนินงานจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง ในวงเงิน ๔๐๙.๕๓ ล้านบาท สนข. จึงได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาดำเนินงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (Program Management Services : PMS) ประกอบด้วย บริษัท อวานการ์ด แคปปิตอล จำกัด บริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด และ Korea Smart Card Co., Ltd. โดยให้ความช่วยเหลือด้านเทคนิคในการดำเนินงานระบบตั๋วร่วม เพื่อให้การพัฒนาระบบตั๋วร่วมมีประสิทธิภาพ และมีการจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางแล้วเสร็จสมบูรณ์ อันจะเป็นการปรับปรุงระบบการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ สนับสนุนและส่งเสริมให้ประชาชน สามารถเข้าถึงและใช้ระบบขนส่งได้อย่างสะดวก เช่นเดียวกับในหลายประเทศทั่วโลกที่ประสบความสำเร็จโดยการใช้ตั๋วโดยสารเพียงใบเดียวในการเดินทางเชื่อมต่อระบบขนส่งทั้งทางราง ทางถนน และทางน้ำ รวมทั้งยังสามารถนำตั๋วโดยสารไปใช้ประโยชน์ในธุรกรรมอื่น ๆ นอกภาคขนส่งได้ และได้มีการว่าจ้างกลุ่ม BSV Consortium ประกอบด้วย บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บริษัท สมาร์ท แทรฟิค จำกัด และ VIX MOBILITY Pty. Ltd. ดำเนินการจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House : CCH) โดยพัฒนาแอพพลิเคชั่น ติดตั้งฮาร์ดแวร์ และซอฟต์แวร์ ซึ่งเป็นอุปกรณ์สำคัญของระบบตั๋วร่วมในการทำหน้าที่หักบัญชีและชำระดุลให้แก่ผู้ให้บริการ รวบรวมและบริหารจัดการข้อมูล การทำธุรกรรมผ่านบัตรโดยสารร่วม การทำรายงานการใช้บัตรในระบบขนส่ง และการชำระค่าสินค้าหรือบริการนอกระบบขนส่งมวลชนในแต่ละรายในแต่ละวัน รวมทั้งทดสอบระบบให้สามารถเชื่อมต่อกับผู้ประกอบการภาคขนส่งเพื่อใช้ตั๋วร่วม

เพื่อให้การกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ กระทรวงคมนาคมมีคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๓๓๕/๒๕๕๔ สั่ง ณ วันที่ ๗ ธันวาคม ๒๕๕๔ แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (Common Ticketing Administration Committee : CTAC) หรือเรียกโดยย่อว่า “คณะกรรมการ CTAC” โดยมีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน และผู้แทนหน่วยงานกลางและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สนข. สงป. สศช. สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค (สคบ.) สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร (สจส. กทม.) กรมทางหลวง (ทล.) ธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) และผู้ประกอบการภาคขนส่ง ประกอบด้วย บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BTS) ร่วมเป็นกรรมการ มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดรูปแบบ กลไกการกำกับดูแลและแนวทางการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ให้เกิดการบริการที่มีประสิทธิภาพ เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชน

ในการประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๙ สิงหาคม ๒๕๖๐ มีมติรับทราบการดำเนินการนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมการเดินทางของประชาชนตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยมีสาระสำคัญที่ได้กำหนดแนวทางการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมในปี ๒๕๖๐–๒๕๖๑ ประกอบกับในคราวประชุมคณะกรรมการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ครั้งที่ ๒๑-๕/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๖๑ ได้มีมติให้มีการเร่งรัดการดำเนินงานระบบตั๋วร่วมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในภาคขนส่งให้แล้วเสร็จตามแผนการดำเนินการระบบตั๋วร่วมที่เสนอไว้ พร้อมทั้งให้การขับเคลื่อนการนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชนอย่างเป็นรูปธรรม มีประสิทธิภาพ และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการเปิดให้บริการ

ใช้งานระบบตั๋วร่วมในภาคขนส่ง รายงานความคืบหน้า ปัญหาอุปสรรค ในการดำเนินการให้กับ สนข. ในฐานะฝ่ายเลขานุการฯ เพื่อรวบรวมข้อมูลและรายงานให้คณะกรรมการ CTAC ได้รับทราบต่อไป

ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการ CTAC ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักที่จัดทำแผนและนโยบายการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมได้ติดตามความคืบหน้าในการดำเนินงานตามแผนการดำเนินการระบบตั๋วร่วมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พบว่าจากการติดตามความคืบหน้าในการดำเนินงานตามแผนการดำเนินการระบบตั๋วร่วมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่องพบว่ามีปัญหาอุปสรรคหลายประการ จะมีผลทำให้การดำเนินการเกิดความล่าช้าไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนด ซึ่งแผนการดำเนินงานดังกล่าว รัฐบาลและประชาชนได้รับทราบและให้ความสนใจมาโดยตลอด หากไม่สามารถเปิดใช้งานระบบตั๋วร่วมได้ตามกำหนด จะส่งผลกระทบต่อรัฐบาลและกระทรวงคมนาคมที่ให้ความสำคัญและเป็นเรื่องที่ต้องเร่งรัดดำเนินงานให้แล้วเสร็จเป็นไปตามแผนการเปิดใช้งานระบบตั๋วร่วมที่กำหนด ดังนั้น เพื่อไม่ให้การดำเนินงานตามแผนการดำเนินการระบบตั๋วร่วมเป็นไปด้วยความล่าช้า สามารถแก้ไขปัญหาอุปสรรคได้ โดยหน่วยงานมีการประสานงานกันอย่างใกล้ชิด พร้อมกับเป็นการปรับปรุงขั้นตอนให้เกิดประสิทธิภาพในการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชน กระทรวงคมนาคมจึงได้มีคำสั่ง ที่ ๒๗๘/๒๕๖๑ สั่ง ณ วันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๑ แต่งตั้งคณะทำงานเร่งรัดติดตามการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม โดยมีผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นประธานคณะทำงาน โดยมีผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แก่ สนข. กรมบัญชีกลาง (บก.) กรมเจ้าท่า (จท.) กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BTS) บริษัทเรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด บมจ. ธนาคารกรุงไทย เป็นผู้ทำงาน และผู้อำนวยการสำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม เป็นผู้ทำงานและเลขานุการ โดยมีอำนาจหน้าที่ เร่งรัด ติดตาม เสนอแนะแนวทางหรือมาตรการในการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนการดำเนินการระบบตั๋วร่วมตามที่คณะกรรมการ CTAC ได้ให้ความเห็นชอบและกำหนดแนวทางไว้ และให้รายงานผลการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมต่อคณะกรรมการ CTAC และกระทรวงคมนาคมได้ทราบความคืบหน้าการดำเนินการระบบตั๋วร่วมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง

สนข. ได้ดำเนินการติดตามการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชนอย่างต่อเนื่องเป็นระยะเวลาประมาณ ๒ ปี พบว่าการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีปัญหาและอุปสรรคเป็นอย่างมาก ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อแผนการเปิดใช้บริการบัตรแมงมุมในภาคขนส่ง โดยหากยังมีการดำเนินงานในลักษณะแบบเดิมและไม่ตอบสนองในการแก้ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้น พร้อมกับได้นำข้อมูลที่ได้กล่าวข้างต้นมาประเมินและวิเคราะห์ในระดับผลลัพธ์และผลกระทบแล้ว เห็นสมควรปรับปรุงขั้นตอนการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้มีประสิทธิภาพ ด้วยเหตุดังที่กล่าวข้างต้น จึงนำไปสู่การสร้างมาตรการแนวทางต่าง ๆ ที่สามารถตอบสนองต่อการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ทันต่อสถานการณ์ และเสริมสร้างการบูรณาการในทุกระดับตั้งแต่ระดับนโยบาย ระดับกำกับดูแล และระดับปฏิบัติการ เพื่อให้การดำเนินงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมที่มีความชัดเจน มีประสิทธิภาพ ขับเคลื่อนการนำระบบตั๋วร่วมมาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชนเป็นรูปธรรม เกิดผลสัมฤทธิ์ที่มุ่งหวังไว้ และเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชน

๑.๒ วัตถุประสงค์

๑.๒.๑ เพื่อติดตามความคืบหน้าการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปตามแผนการดำเนินการระบบตั๋วร่วมตามที่คณะกรรมการ CTAC ได้ให้ความเห็นชอบและกำหนดแนวทางไว้

๑.๒.๒ เพื่อทราบความคืบหน้าปัญหาและอุปสรรค ในการดำเนินการระบบตั๋วร่วมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๑.๒.๓ เพื่อแก้ไข/ปรับปรุง การดำเนินการที่เกิดปัญหาและอุปสรรคของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด

๑.๒.๔ เพื่อนำข้อมูลการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มาประกอบการกำหนดเป็นมาตรการแนวทางบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมเสนอให้กับคณะกรรมการ CTAC ทราบและพิจารณามอบนโยบายในการดำเนินการระบบตั๋วร่วม ต่อไป

๑.๒.๕ เพื่อสนับสนุนและประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการระบบตั๋วร่วม ให้สามารถดำเนินการได้อย่างราบรื่น แก้ไขและอุปสรรคได้อย่างรวดเร็ว มีประสิทธิภาพ

๑.๓ เป้าประสงค์

๑.๓.๑ นำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชนได้อย่างเป็นรูปธรรม มีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชน

๑.๓.๒ ขับเคลื่อนให้เกิดระบบตั๋วร่วมที่เป็นมาตรฐานกลางของระบบตั๋วร่วม (Common Ticketing System Standard) สำหรับให้ผู้ให้บริการระบบขนส่งทุกระบบหรือหน่วยงานต่าง ๆ ที่ต้องการเข้าร่วมกับระบบตั๋วร่วมนำไปใช้เป็นมาตรฐานแบบเดียวกัน สามารถใช้งานระบบตั๋วร่วมได้อย่างไร้รอยต่อ

๑.๓.๓ ลดปัญหาการจราจรที่ติดขัดในกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยกระตุ้นให้ประชาชนลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิงจากรถยนต์ส่วนบุคคลให้มาใช้บริการขนส่งมวลชนมากขึ้น

๑.๓.๔ ประชาชนผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกสบายในการเดินทางและชำระเงิน รวมทั้งสามารถเข้าถึงการเดินทางได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ลดเวลาและเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางของประชาชนไว้ในบัตรเดียว ตามนโยบายรัฐบาล และนโยบายของกระทรวงคมนาคม

๑.๓.๕ ระบบตั๋วร่วมเป็นกลไกในการนำเทคโนโลยีในรูปแบบของบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็นลักษณะการใช้บัตรอิเล็กทรอนิกส์แทนเงินสด (e-Payment) อันเป็นการพัฒนาโดยการนำเทคโนโลยีเข้าสู่ความเป็นดิจิทัล (Digitization) และสนับสนุนนโยบายระบบการชำระเงินแบบอิเล็กทรอนิกส์แห่งชาติ (National e-Payment) ที่มีเป้าหมายส่งเสริม e-Payment ในทุกภาคส่วน (Cashless Society) ของประเทศ ถือเป็นการปฏิรูปด้านเทคโนโลยีการดำเนินชีวิตของประชาชนในประเทศสู่ยุค Thailand ๔.๐

๑.๓.๖ นำฐานข้อมูลที่สำคัญ (Big Data) ที่ได้รับการใช้ระบบตั๋วร่วมในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชนเข้ามามีบทบาทต่อการกำหนดนโยบายการพัฒนาในด้านคมนาคมและการบริหารจัดการระบบขนส่งและจราจรที่มุ่งเน้นพัฒนาให้เป็นระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) ของประเทศ

๑.๔ ขอบเขต/พื้นที่ดำเนินการ

ระบบตั๋วร่วมสามารถครอบคลุมในทุกพื้นที่ในประเทศ ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับความพร้อมของผู้ให้บริการแต่ละรายในการรับรองการใช้งานระบบตั๋วร่วม โดยในระยะเริ่มต้น พื้นที่ดำเนินโครงการมุ่งเน้นในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เนื่องจากระบบตั๋วร่วมจะเป็นเครื่องมือในการแก้ไขปัญหาการจราจรที่ติดขัดในกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยกระตุ้นให้ประชาชนลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิงจากรถยนต์ส่วนบุคคลให้มาใช้บริการขนส่งสาธารณะมากขึ้น อีกทั้งกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีความพร้อมและครอบคลุมพื้นที่ของระบบขนส่งมวลชนที่มีหลายรูปแบบในการเดินทางของประชาชน

ส่วนที่ ๒

การติดตามการดำเนินงานการนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๒.๑ แผนการดำเนินการระบบตั๋วร่วม

ในการประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๙ สิงหาคม ๒๕๖๐ มีมติรับทราบการดำเนินการนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมการเดินทางของประชาชนตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยมีสาระสำคัญที่ได้กำหนดแนวทางการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมในปี ๒๕๖๐–๒๕๖๑ ดังตารางที่ ๒-๑ และ ๒-๒

ตารางที่ ๒-๑ : การจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม (Common Ticketing Company : CTC)

แนวทางการดำเนินงาน		กำหนดเวลา
(๑)	**ระยะเริ่มต้น**	
	(๑.๑) สำนักธุรกิจบัตรโดยสาร รฟม. ทำหน้าที่เป็นผู้บริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม และมีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดกฎเกณฑ์ทางธุรกิจ (Business Rule) สำหรับการใช้ตั๋วร่วมของผู้ให้บริการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการเจรจากับผู้ให้บริการต่าง ๆ ในระบบตั๋วร่วมและลงนามในข้อตกลงกับผู้ให้บริการ (Service Provider Agreement) โดยคำนึงถึงรูปแบบการให้บริการที่ตรงกับความต้องการของผู้โดยสารและเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวม	ภายในสิงหาคม ๒๕๖๐
	(๑.๒) สนข. ให้สิทธิ รฟม. ใช้ระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) โดยทำสัญญาหรือหนังสือข้อตกลงระหว่าง สนข. และ รฟม. เพื่อเข้าดำเนินงานและบำรุงรักษาระบบให้เป็นไปตามข้อกำหนดและวัตถุประสงค์ของสัญญาโครงการจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) ทั้งนี้ ให้ดำเนินการเป็นไปตามกฎหมาย หรือระเบียบที่เกี่ยวข้อง	ภายในสิงหาคม ๒๕๖๐
	(๑.๓) รฟม. เจรจากับผู้ประกอบการภาคขนส่งและนอกภาคขนส่งเพื่อใช้งานระบบตั๋วร่วม โดยมี สนข. เป็นหน่วยงานสนับสนุนการดำเนินงาน	ภายในสิงหาคม ๒๕๖๐
(๒)	**ระยะต่อไป**	
	(๒.๑) รฟม. จัดตั้งบริษัท เพื่อเป็นผู้บริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วมตามหลักเกณฑ์และกระบวนการจัดตั้ง รวมทั้งกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป	สิงหาคม ๒๕๖๐ ถึง กรกฎาคม ๒๕๖๑
	(๒.๒) สนข. ดำเนินการโอนสิทธิระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) ให้ รฟม. ตามขั้นตอน โดยให้ สนข. นำเสนอเรื่องการส่งมอบระบบ CCH ให้หน่วยงานบริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม เพื่อสำนักบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) พิจารณานำเสนอคณะกรรมการกลั่นกรองและบริหารโครงการเงินกู้เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (DPL) ก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบตามขั้นตอนต่อไป	

ตารางที่ ๒-๒ : การดำเนินงานบูรณาการระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางเพื่อใช้งานระบบตั๋วร่วม

ผู้บริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม ดำเนินการปรับปรุงและทดสอบระบบเพื่อเชื่อมต่อระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) กับผู้ประกอบการ เพื่อใช้งานระบบตั๋วร่วม ดังนี้

แนวทางการดำเนินงาน		กำหนดเวลา
(๑)	**ระบบขนส่งมวลชนปัจจุบัน** (๑.๑) รฟม. ปรับปรุงระบบตั๋วของรถไฟฟ้าสายสีม่วงให้สามารถใช้งานระบบตั๋วร่วม (๑.๒) รฟฟท. ปรับปรุงระบบตั๋วของรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน (Airport Rail Link) ให้สามารถใช้งานระบบตั๋วร่วม (๑.๓) ขสมก. ติดตั้งระบบตั๋วสำหรับรถโดยสารประจำทาง จำนวน ๘๐๐ คัน ให้สามารถใช้งานระบบตั๋วร่วม ทั้งนี้ ขสมก. มีแผนที่จะติดตั้งให้ครบ ๒,๖๐๐ คัน ภายในต้นปี ๒๕๖๑ (๑.๔) ผู้บริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม และบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BTS) จัดทำข้อตกลง (Service provider agreement) และติดตั้งระบบตั๋วของรถไฟฟ้าสายสีเขียว ให้สามารถใช้งานระบบตั๋วร่วม (๑.๕) ผู้บริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) จัดทำข้อตกลง (Service provider agreement) และติดตั้งระบบตั๋วของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ให้สามารถใช้งานระบบตั๋วร่วม	ภายในตุลาคม ๒๕๖๐ สิงหาคม ๒๕๖๐ ถึง กรกฎาคม ๒๕๖๑
(๒)	**ผู้ให้บริการนอกภาคขนส่ง (Non Transit)** ผู้บริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม เจรจากับร้านค้าและกิจการนอกภาคขนส่งให้เข้าร่วมใช้งานระบบตั๋วร่วมในการชำระค่าสินค้าและบริการ	ภายในปี ๒๕๖๐
(๓)	**แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบการชำระเงินแบบอิเล็กทรอนิกส์แห่งชาติ (National e-Payment Master Plan)** ผู้บริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม ปรับปรุงและพัฒนาระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) ให้รองรับระบบการจ่ายเงินสวัสดิการภาครัฐให้สามารถใช้งานระบบตั๋วร่วมในภาคขนส่ง	ภายในเดือนตุลาคม ๒๕๖๐
(๔)	**ระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ (Other Transit)** (๔.๑) ระบบทางพิเศษ ระบบทางหลวงพิเศษ และระบบเรือโดยสาร ดำเนินการตามกรอบระยะเวลาที่มีการพัฒนาและจัดทำระบบนั้น ๆ แล้วเสร็จ (๔.๒) รถไฟฟ้าสายใหม่ ดำเนินการตามกรอบระยะเวลาการก่อสร้างรถไฟฟ้าแต่ละสาย	

๓) การให้บริการระบบตั๋วร่วม

การดำเนินงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม เพื่อให้บริการแก่ประชาชนในการเชื่อมต่อการเดินทาง ทั้งระบบรถไฟฟ้า รถโดยสารประจำทาง เรือโดยสาร ทางพิเศษ และทางหลวงพิเศษ รวมทั้งใช้แทนเงินสด ในการชำระค่าสินค้าด้วย นอกจากนั้นจะนำมาให้บริการแก่ผู้มีรายได้น้อย เพื่อให้เข้าถึงระบบบริการขนส่งสาธารณะ ซึ่งได้ดำเนินการมาอย่างต่อเนื่อง โดยกำหนดดำเนินงานเพื่อรองรับการให้บริการระบบตั๋วร่วม ดังนี้

๓.๑) ระบบตั๋วร่วมรองรับการเดินทางเชื่อมต่อในระบบขนส่งมวลชนปัจจุบัน

สนข. ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย รฟม. รฟฟท. ขสมก. กทม. และภาคเอกชนได้เร่งดำเนินการระบบตั๋วร่วม โดยสามารถเริ่มต้นใช้ในการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางของ ขสมก. ได้ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๐ เป็นต้นไป จากนั้นจะใช้กับรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน ๔ สาย ได้แก่ รถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ รถไฟฟ้าสายสีม่วง รถไฟฟ้าสายสีเขียว และรถไฟฟ้าใต้ดินสายสีน้ำเงิน และในระยะต่อไปจะสามารถใช้บริการได้ครอบคลุมทุกระบบขนส่ง ได้แก่ รถไฟฟ้าสายใหม่ ๆ ระบบทางพิเศษ ระบบทางหลวงพิเศษ และเรือโดยสาร

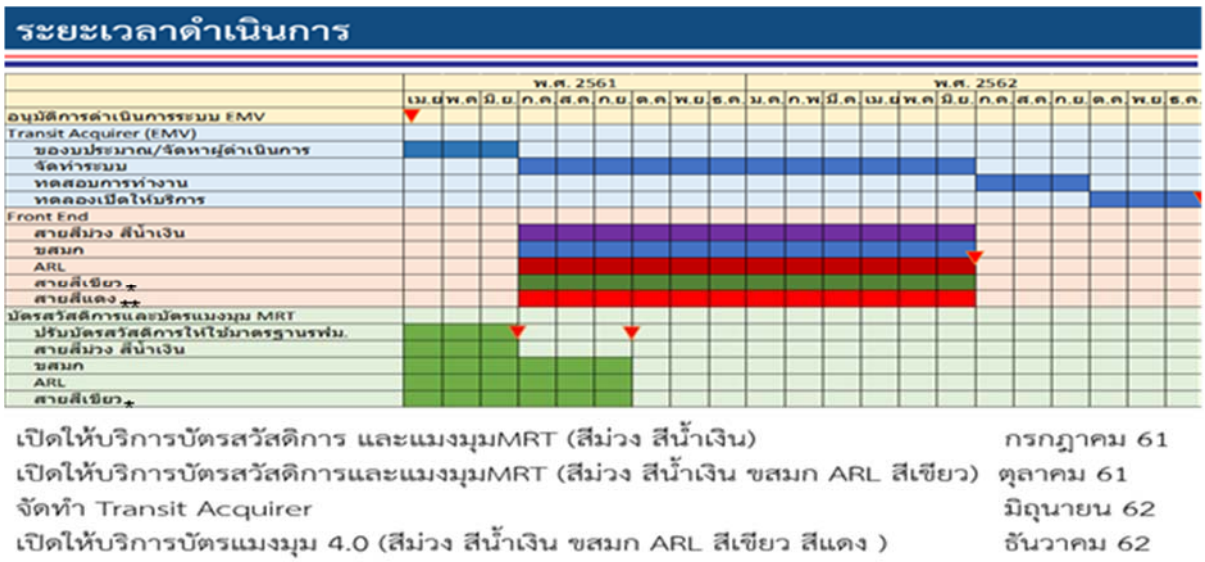
๓.๒) ระบบตั๋วร่วมรองรับการใช้ในการชำระค่าสินค้าและบริการนอกภาคขนส่ง

ระบบตั๋วร่วมได้รับการออกแบบให้สามารถใช้ในการชำระค่าสินค้าและบริการนอกภาคขนส่งได้ โดยจะดำเนินการภายหลังการใช้งานระบบตั๋วร่วมในระบบขนส่งแล้ว

๓.๓) ระบบตั๋วร่วมรองรับระบบการจ่ายเงินสวัสดิการสังคมและช่วยเหลือผู้มีรายได้น้อย (E-Payment) ผ่าน “บัตรสวัสดิการผู้มีรายได้น้อย” ของรัฐบาล

ระบบตั๋วร่วมได้ออกแบบให้สามารถรองรับระบบการจ่ายเงินสวัสดิการสังคมและช่วยเหลือผู้มีรายได้น้อยของรัฐบาล ภายใต้โครงการระบบการชำระเงินแบบอิเล็กทรอนิกส์แห่งชาติ (National e-Payment) โดยผู้มีรายได้น้อยสามารถใช้บัตรสวัสดิการในการใช้บริการระบบขนส่ง เช่น ระบบรถโดยสารประจำทาง ทั้งนี้ กระทรวงการคลังได้กำหนดแผนบูรณาการระบบตั๋วร่วมเข้ากับระบบจ่ายเงินเพื่อสวัสดิการแห่งรัฐ ปี ๒๕๖๐ สำหรับพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยให้เริ่มใช้งานระบบตั๋วร่วมได้ตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๐ เป็นต้นไป

ภายหลังจากคณะรัฐมนตรีได้มีมติรับทราบในแนวทางดังกล่าวข้างต้น กระทรวงคมนาคมจึงได้สั่งการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งรัดดำเนินการให้เป็นไปตามแนวทางการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมพร้อมกับติดตามการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง โดยในการประชุมคณะกรรมการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ครั้งที่ ๒๑-๕/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๖๑ ได้มีมติให้มีการเร่งรัดการดำเนินงานระบบตั๋วร่วมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในภาคขนส่งให้แล้วเสร็จตามแผนการดำเนินการระบบตั๋วร่วมที่เสนอไว้ (ภาพที่ ๒-๑) พร้อมทั้งให้การขับเคลื่อนการนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชนอย่างเป็นรูปธรรมมีประสิทธิภาพและมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการเปิดให้บริการใช้งานระบบตั๋วร่วมในภาคขนส่ง รายงานความคืบหน้า ปัญหาอุปสรรค ในการดำเนินการให้กับ สนข. ในฐานะฝ่ายเลขานุการฯ รวบรวมข้อมูลดังกล่าวสำหรับรายงานให้คณะกรรมการ CTAC ได้รับทราบ



ภาพที่ ๒-๑ : แผนการดำเนินการระบบตั๋วร่วมตามมติคณะกรรมการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ครั้งที่ ๒๑-๕/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๖๑

อย่างไรก็ตามจากการติดตามความคืบหน้าในการดำเนินงานตามแผนการดำเนินการระบบตั๋วร่วมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่องพบว่า มีปัญหาอุปสรรคหลายประการ จะมีผลทำให้การดำเนินการเกิดความล่าช้าไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนด ซึ่งแผนการดำเนินงานดังกล่าว รัฐบาลและประชาชนได้รับทราบและให้ความสนใจมาโดยตลอด หากไม่สามารถเปิดใช้งานระบบตั๋วร่วมได้ตามกำหนด จะส่งผลกระทบต่อรัฐบาลและกระทรวงคมนาคมที่ให้ความสำคัญและเป็นเรื่องที่ต้องเร่งรัดดำเนินงานให้แล้วเสร็จเป็นไปตามแผนการเปิดใช้งานระบบตั๋วร่วมที่กำหนด ดังนั้น เพื่อไม่ให้การดำเนินงานตามแผนการดำเนินการระบบตั๋วร่วมเป็นไปด้วยความล่าช้า สามารถแก้ไขปัญหาอุปสรรคได้ โดยหน่วยงานมีการประสานงานกันอย่างใกล้ชิด พร้อมกับเป็นการปรับปรุงขั้นตอนให้เกิดประสิทธิภาพในการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชนได้อย่างเป็นรูปธรรม จึงนำไปสู่การสร้างกลไกการกำกับติดตามการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมที่สามารถตอบสนองต่อการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ทันต่อสถานการณ์ และเสริมสร้างการบูรณาการในทุกระดับตั้งแต่ระดับนโยบาย ระดับกำกับดูแล และระดับปฏิบัติการ เพื่อให้การดำเนินงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมที่มีความชัดเจน มีประสิทธิภาพ ขับเคลื่อนการนำระบบตั๋วร่วมมาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชนเป็นรูปธรรม เกิดผลสัมฤทธิ์ที่มุ่งหวังไว้ และเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชน

๒.๒ กลไกการกำกับติดตามการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

เนื่องจากการดำเนินงานระบบตั๋วร่วมมาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชนให้เกิดขึ้นได้อย่างเป็นรูปธรรม มีประสิทธิภาพ ประกอบกับเป็นนโยบายที่รัฐบาลและกระทรวงคมนาคมให้ความสำคัญที่จะขับเคลื่อนการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับระบบตั๋วร่วม ให้เกิดผลสัมฤทธิ์ตามที่กำหนดไว้ กระทรวงคมนาคมจึงได้สร้างกลไกสำหรับการกำกับติดตามการดำเนินงานการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมไว้ ๓ เรื่อง ดังนี้

๒.๒.๑ คณะกรรมการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (Common Ticketing Administration Committee : CTAC)

เพื่อให้การกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ กระทรวงคมนาคมได้มีคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ ๓๓๕/๒๕๕๔ สั่ง ณ วันที่ ๗ ธันวาคม ๒๕๕๔ แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (Common Ticketing Administration Committee : CTAC) โดยมีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน และผู้แทนหน่วยงานกลางและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สนข. สงป. สศช. สคบ. สคร. สบน. กทม. ทล. ธปท. กทพ. รฟม. รฟท. ขสมก. และผู้ประกอบการภาคขนส่ง ประกอบด้วย BEM BTS ร่วมเป็นกรรมการ โดยมีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดรูปแบบ กลไกการกำกับดูแล และแนวทางการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมให้เกิดการบริการที่มีประสิทธิภาพ เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชน ซึ่งปัจจุบันมีประชุมคณะกรรมการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (CTAC) เป็นจำนวนทั้งหมด ๒๖ ครั้ง (ข้อมูล ณ เดือน กันยายน ๒๕๖๒) และมีมติเห็นชอบและมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการในประเด็นต่างๆ ที่สำคัญโดยสรุป ดังนี้

๑) การกำหนดโครงสร้างการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม แบ่งออกเป็น ๓ ระดับ (ภาพที่ ๒-๒) ได้แก่

๑.๑) **ระดับนโยบาย** กำหนดให้มีคณะกรรมการCTAC เพื่อดำเนินการขับเคลื่อนนโยบายของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานระบบตั๋วร่วมให้เกิดผลสัมฤทธิ์ โดยมีอำนาจหน้าที่กำหนดรูปแบบ กลไกการกำกับดูแล และแนวทางการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมให้เกิดการบริการที่มีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชน ตลอดจนพิจารณากำหนดโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม ค่าบริการและค่าธรรมเนียมต่างๆ รวมทั้งกำหนดรูปแบบและแนวทางการดำเนินงานเพื่อบูรณาการระหว่างผู้ประกอบการปัจจุบันและในอนาคตให้การเชื่อมต่อระบบมีประสิทธิภาพ และให้ สนข. ในฐานะหน่วยงานด้านนโยบายและแผน ทำหน้าที่เป็นฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการฯ

๑.๒) **ระดับกำกับดูแล** กำหนดให้ สนข. เป็นหน่วยงานระดับกำกับดูแล ทำหน้าที่จัดทำแผนงาน โครงการและเสนอแนะนโยบายการพัฒนาระบบตั๋วร่วม มาตรฐานและอุปกรณ์ต่างๆ รวมทั้งกำกับดูแลการดำเนินงานของหน่วยงานบริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม (Common Ticketing Company : CTC)

๑.๓) **ระดับปฏิบัติการ** กำหนดให้มีการจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม (CTC) เพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการบำรุงรักษา ปรับปรุงมาตรฐานของอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับระบบตั๋วร่วม ควบคุมการดำเนินงานของระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) บริหารจัดการรายได้ ตรวจสอบมาตรฐานอุปกรณ์ของผู้ออกและจำหน่ายบัตรโดยสารร่วม และกำหนดเงื่อนไขในการเชื่อมต่อระบบกับผู้ให้บริการอื่น รวมทั้งปรับปรุงระบบการจัดเก็บรายได้ของผู้ให้บริการระบบขนส่ง

ภาพที่ ๒-๒ : โครงสร้างการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

๒) การกำหนดแนวทางการจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม (CTC)

๒.๑) ระยะเริ่มต้น มอบหมายให้สำนักธุรกิจบัตรโดยสาร ของ รฟม. เป็นหน่วยธุรกิจ (Business Unit (BU)) ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานบริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม (CTC)

๒.๒) ระยะต่อไป มอบหมายให้ รฟม. จัดตั้งบริษัท เพื่อเป็นหน่วยงานบริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม (CTC) และให้ รฟม. เชิญชวนผู้ประกอบการภาคขนส่งที่มีความพร้อม เข้าร่วมลงทุนถือหุ้นในบริษัทที่จะจัดตั้งขึ้น พร้อมกับเจรจากับผู้ประกอบการภาคขนส่ง โดยมี สนข. เป็นหน่วยงานสนับสนุนการดำเนินงาน โดยให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และกระบวนการจัดตั้ง รวมทั้งกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง

๓) การใช้เทคโนโลยีบัตร EMV Contactless Smart Card (Open Loop) กับระบบตั๋วร่วม

รฟม. ในฐานะเป็นผู้บริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม (CTC) ได้นำเสนอการใช้เทคโนโลยีบัตร EMV Contactless Smart Card (Open Loop) กับระบบตั๋วร่วมต่อคณะกรรมการ CTAC โดยมีปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ ซึ่งได้ศึกษาความเหมาะสมของเทคโนโลยี และผลกระทบในด้านต่าง ๆ แล้ว เทคโนโลยีระบบเปิดตามมาตรฐาน EMV มีความเหมาะสมที่จะมาใช้ดำเนินโครงการระบบตั๋วร่วม

(บัตรแมงมุม) เนื่องจากจะทำให้เกิดความสะดวกสบายในการใช้งานระบบขนส่งสาธารณะ ลดภาระในการบริหารจัดการและภาระทางการเงินของ รฟม. ในระยะยาว โดยคณะกรรมการ CTAC ได้มีมติเห็นชอบในหลักการนำเทคโนโลยีบัตร EMV Contactless Smart Card (Open Loop) มาใช้กับระบบตั๋วร่วม (บัตรแมงมุม) ตามที่ รฟม. เสนอโดยมอบหมาย รฟม. ดำเนินการตามขั้นตอนและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง พร้อมกับรับความเห็นและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯไปดำเนินการ

๔) กำหนดแผนการเปิดใช้บริการระบบตั๋วร่วม (บัตรแมงมุม) ในภาคขนส่ง ปี ๒๕๖๑-๒๕๖๒

ในการประชุมคณะกรรมการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (CTAC) ครั้งที่ ๒๓-๗/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๑๗ ตุลาคม ๒๕๖๑ ได้มีมติเห็นชอบแผนการเปิดใช้บริการระบบตั๋วร่วม (บัตรแมงมุม) ในภาคขนส่ง ปี ๒๕๖๑-๒๕๖๒ ดังนี้ (ภาพที่ ๒-๓)

๔.๑) รถโดยสารประจำทางของ ขสมก. เปิดให้บริการบัตรแมงมุม ๒.๐ จำนวน ๘๐๐ คัน ตั้งแต่เดือนตุลาคม ๒๕๖๑ และจะขยายเพื่อเปิดให้บริการครบ ๒,๖๐๐ คัน ภายในเดือนธันวาคม ๒๕๖๑

๔.๒) รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) เปิดให้บริการบัตรสวัสดิการและบัตรแมงมุม ๒.๕ ในเดือนกรกฎาคม ๒๕๖๑

๔.๓) รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL) เปิดให้บริการบัตรสวัสดิการและบัตรแมงมุม ๒.๕ ในเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๒

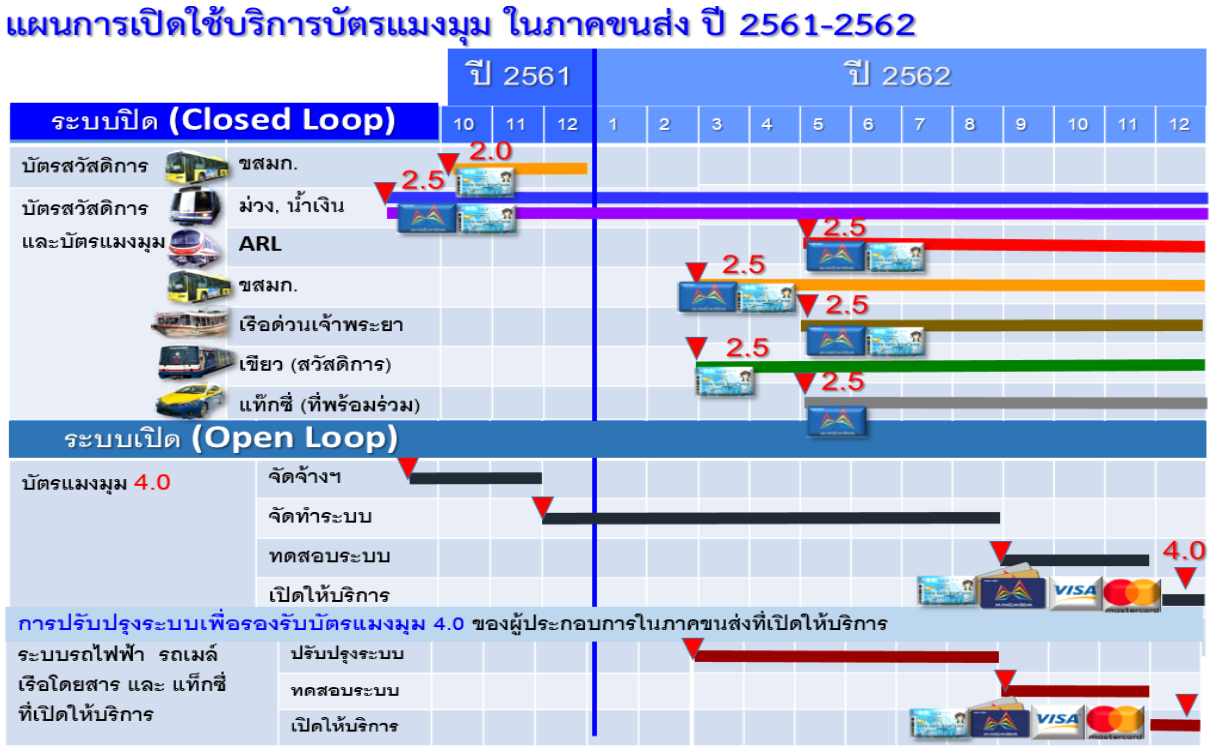
๔.๔) รถโดยสารประจำทางของ ขสมก. เปิดให้บริการบัตรสวัสดิการและบัตรแมงมุม ๒.๕ ในเดือนมีนาคม ๒๕๖๒

๔.๕) เรือด่วนเจ้าพระยา เปิดให้บริการบัตรสวัสดิการและบัตรแมงมุม ๒.๕ ในเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๒

๔.๖) รถไฟฟ้าสายสีเขียว เปิดให้บริการบัตรสวัสดิการ ๒.๕ ในเดือนมีนาคม ๒๕๖๒

๔.๗) แท็กซี่ (ที่พร้อมร่วม) เปิดให้บริการบัตรสวัสดิการและบัตรแมงมุม ๒.๕ ในเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๒

๔.๘) รถไฟฟ้าทุกสายที่เปิดให้บริการ รถโดยสารประจำทางของ ขสมก. เรือโดยสารและแท็กซี่ (ที่พร้อมร่วม) เปิดให้บริการบัตรแมงมุม ๔.๐ ภายในเดือนธันวาคม ๒๕๖๒



ภาพที่ ๒-๓ : แผนการเปิดใช้บริการระบบตั๋วร่วม (บัตรแมงมุม) ในภาคขนส่ง ปี ๒๕๖๑-๒๕๖๒

๕) ขับเคลื่อนให้มีกลไลติดตามความคืบหน้าการดำเนินการระบบตั๋วร่วม

ในการประชุมคณะกรรมการ CTAC ครั้งที่ ๒๑-๕/๒๕๖๑ เมื่อวันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๖๑ ได้มีมติให้มีการเร่งรัดการดำเนินงานระบบตั๋วร่วมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในภาคขนส่งให้แล้วเสร็จตามแผนการดำเนินการระบบตั๋วร่วมที่เสนอไว้ และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (รฟม. รฟฟท. และ ขสมก.) กับการเปิดให้บริการใช้งานระบบตั๋วร่วมในภาคขนส่ง รายงานความคืบหน้า ปัญหาอุปสรรคในการดำเนินการให้กับ สนข. ในฐานะฝ่ายเลขานุการฯ ทราบในแต่ละเดือน โดยเริ่มตั้งแต่เดือนกรกฎาคม ๒๕๖๑ เพื่อให้ฝ่ายเลขานุการฯ รวบรวมข้อมูลดังกล่าวสำหรับรายงานให้คณะกรรมการ CTAC ได้รับทราบ

๒.๒.๒ คณะทำงานเร่งรัดติดตามการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

เพื่อให้การขับเคลื่อนนโยบายของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมสามารถอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนในการนำระบบตั๋วร่วมมาใช้ในการเชื่อมการเดินทางของประชาชนตามนโยบายดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นไปด้วยความสะดวกและรวดเร็ว สามารถดำเนินการแล้วเสร็จได้ทันกรอบเวลาการเปิดใช้บริการระบบตั๋วร่วม (บัตรแมงมุม) ในภาคขนส่ง กระทรวงคมนาคมได้มีคำสั่งกระทรวงคมนาคมที่ ๒๗๘/๒๕๖๑ สั่ง ณ วันที่ ๑๘ ธันวาคม ๒๕๖๑ แต่งตั้งคณะทำงานเร่งรัดติดตามการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม โดยมี ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นประธานคณะทำงาน ผู้แทนหน่วยงานกลางและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นคณะทำงาน ได้แก่ บก. จท. ขบ. บขส. ขสมก. รฟท. รฟม. รฟฟท. BEM BTS บริษัท เรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด และบมจ. ธนาคารกรุงไทย และผู้อำนวยการสำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม สนข. เป็นผู้ทำงานและเลขานุการ โดยมีอำนาจหน้าที่ เร่งรัดดำเนินงานตามแผนการดำเนินการระบบตั๋วร่วมตามที่คณะกรรมการ CTAC ได้ให้ความเห็นชอบและกำหนดแนวทางไว้ เสนอแนะแนวทางหรือมาตรการเพื่อสนับสนุนและแก้ปัญหาหรืออุปสรรคในการดำเนินงานตามแผนการดำเนินการระบบตั๋วร่วม ติดตามและรายงานผลการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมต่อคณะกรรมการ CTAC และกระทรวงคมนาคมตามขั้นตอนต่อไป ซึ่งได้มีประชุมคณะทำงานฯ จำนวนทั้งหมด ๒ ครั้ง (ข้อมูล ณ เดือนกันยายน ๒๕๖๒) โดยมีมติและมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการในประเด็นต่าง ๆ ที่สำคัญ โดยสรุป ดังนี้

๑) การติดตามผลการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามมติที่ประชุมคณะกรรมการ CTAC

คณะทำงานเร่งรัดติดตามการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ได้มอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการคณะทำงานติดตามผลการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามมติที่ประชุมคณะกรรมการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ซึ่งได้มอบให้หน่วยงานดำเนินงานตาม “แผนการดำเนินการระบบตั๋วร่วม” เพื่อรายงานความคืบหน้า ปัญหาและอุปสรรคต่อที่ประชุม

๒) การประสานความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตาม “แผนการดำเนินการระบบตั๋วร่วม” ในการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนการเปิดใช้งานระบบตั๋วร่วมที่กำหนด

คณะทำงานเร่งรัดติดตามการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม อาศัยอำนาจหน้าที่ของคณะทำงานฯ เป็นกลไกในการขับเคลื่อนให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้บูรณาการในการประสานงานหารือร่วมกัน ดังนี้

๒.๑) มอบหมายให้ จท. กับ บริษัท เรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด ร่วมกันหารือเพื่อให้สามารถเปิดใช้งานบัตรแมงมุม ๒.๕ กับเรือด่วนเจ้าพระยา ได้เป็นไปตามแผนการดำเนินการระบบตั๋วร่วม

๒.๒) มอบหมายให้ ขบ. และ รฟม. ร่วมกันหารือเพื่อให้สามารถเปิดใช้งานบัตรแมงมุม ๒.๕ กับรถแท็กซี่ ได้เป็นไปตามแผนการดำเนินการระบบตั๋วร่วม

๒.๓) มอบหมายให้ รฟม. และ บมจ. ธนาคารกรุงไทย หารือร่วมกันเพื่อให้ได้ข้อสรุป แล้วแจ้งยืนยันกำหนดการดำเนินการเปิดให้บริการระบบตั๋วร่วมภายใต้มาตรฐานระบบเปิด (Open Loop) (บัตรแมงมุม ๔.๐) มาโดยละเอียด รวมทั้งรายงานความคืบหน้าปัญหาอุปสรรคในการดำเนินการตามแผนการดำเนินการระบบตั๋วร่วมมายังฝ่ายเลขานุการฯ เพื่อจะได้รวบรวมและรายงานคณะทำงานฯ และกระทรวงคมนาคมทราบ

๒.๒.๓ กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ข้อกำหนด สำหรับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

เพื่อให้การขับเคลื่อนนโยบายของภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมได้อย่างมีประสิทธิภาพ เกิดความชัดเจนในมาตรการ หลักเกณฑ์ กลไก และแนวทางการดำเนินงานระบบตั๋วร่วมอย่างเป็นรูปธรรม และครอบคลุมการบังคับใช้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน จึงจำเป็นต้องมีกลไกทางกฎหมายมอบหมายอำนาจหน้าที่ และกำหนดมาตรการ หลักเกณฑ์ การดำเนินงานระบบตั๋วร่วมให้เกิดความชัดเจนนำไปสู่การสนับสนุน ส่งเสริมการนำระบบตั๋วร่วมมาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชนในระบบขนส่งในประเทศ กระทรวงคมนาคมจึงได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. .... โดยมีรองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง) เป็นประธานกรรมการ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นรองประธานกรรมการ และผู้แทนหน่วยงานกลางและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นกรรมการ ประกอบด้วย สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สศช. สงป. สคร. สจส. กทม. ขบ. ทล. จท. รฟท. กทพ. รฟม. ขสมก. และผู้อำนวยการสำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม สนข. เป็นกรรมการและเลขานุการ โดยมีอำนาจหน้าที่ จัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. .... โดยมีหลักการในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กำหนดโครงสร้าง ขอบเขตและกรอบการบังคับใช้ พร้อมทั้งจัดทำรายละเอียดเนื้อหาของร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. .... ซึ่ง ร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวได้จัดทำแล้วเสร็จและเสนอกระทรวงคมนาคม เพื่อพิจารณาเสนอร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. .... ไปยังสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. .... เมื่อวันที่ ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๑ โดยสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้มีหนังสือเมื่อวันที่ ๑๓ กรกฎาคม ๒๕๖๑ แจ้งว่ารองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) สั่งและปฏิบัติราชการแทนนายกรัฐมนตรีพิจารณาแล้วมีคำสั่งให้กระทรวงคมนาคมรับความเห็นของกระทรวงการคลัง กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม กระทรวงมหาดไทย สำนักงาน ก.พ.ร. สศช. สงป. ธปท. และคณะกรรมการตรวจสอบร่างกฎหมายและร่างอนุบัญญัติที่เสนอคณะรัฐมนตรี (คณะพิเศษ) ไปพิจารณาทบทวนร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. .... อีกครั้งหนึ่ง คณะกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. .... จึงได้มีการพิจารณาทบทวนร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. ..... อีกครั้ง สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

๑) ในการประชุมคณะกรรมการฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๒ (ครั้งที่ ๘) เมื่อวันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๖๒ มีมติรับทราบการปรับร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. .... เป็นร่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. .... ขึ้นมาก่อนตามที่ สนข. ในฐานะฝ่ายเลขานุการฯ นำเสนอเพื่อให้มีมาตรการทางบริหารเป็นกลไกในการกำหนดกรอบแนวทางการดำเนินงาน และขอบเขตความร่วมมือการให้บริการระบบตั๋วร่วม รวมถึงหลักเกณฑ์การบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมและสร้างเครื่องมือในการสนับสนุนและส่งเสริมการใช้ระบบตั๋วร่วม โดยจะต้องมีหน่วยงานที่รับผิดชอบการดำเนินการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมอย่างชัดเจนทั้งในระดับนโยบาย ระดับกำกับดูแล และระดับปฏิบัติการได้โดยเร็วทันต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งที่กำลังจะเกิดขึ้น ซึ่งร่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ

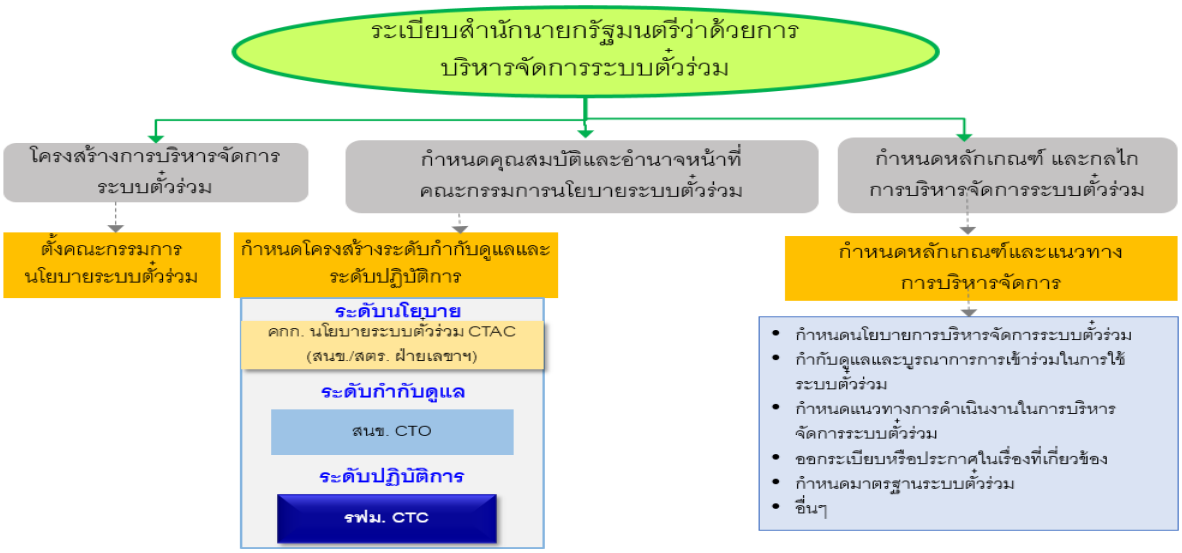
ดังกล่าวเป็นเพียงมาตรการทางการบริหาร กำกับ ดูแลระบบตั๋วร่วม ใช้ได้เฉพาะกับผู้ประกอบการขนส่งที่เป็นหน่วยงานภาครัฐเท่านั้น หากจะให้สามารถนำไปใช้กับผู้ประกอบการขนส่งทั้งภาครัฐและเอกชนทั้งหมดจำเป็นต้องมีการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. .... เพื่อออกเป็นกฎหมายในลักษณะใช้บังคับกับผู้ประกอบการขนส่งทั้งภาครัฐและเอกชนต่อไป

๒) ในการประชุมคณะกรรมการฯ ครั้งที่ ๒/๒๕๖๒ (ครั้งที่ ๙) เมื่อวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๖๒ คณะกรรมการฯ มีมติรับทราบอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการฯ และมอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการฯ ดำเนินการร่างหนังสือเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณามอบหมายให้คณะกรรมการฯ ดำเนินการจัดทำร่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ และขอรับนโยบายให้คณะกรรมการฯ ดำเนินการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. .... ต่อไป รวมทั้งมอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการฯ ปรับปรุงร่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ ตามความเห็นของที่ประชุม และแจ้งเวียนให้คณะกรรมการฯ พิจารณาตรวจสอบและรับรองรายงานการประชุม ก่อนนำเสนอกระทรวงคมนาคมและคณะรัฐมนตรีพิจารณาตามขั้นตอนต่อไป

๓) สนข. ในฐานะฝ่ายเลขานุการฯ มีหนังสือเสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณา มอบหมายให้คณะกรรมการฯ จัดทำร่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ และมอบนโยบายให้คณะกรรมการฯ ดำเนินการจัดทำร่างพระราชบัญญัติฯ ต่อไป ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ) ได้มีข้อสั่งการเมื่อวันที่ ๑๗ มิถุนายน ๒๕๖๒ ให้คณะกรรมการฯ จัดทำร่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ เป็นการเร่งด่วนเพื่อใช้บังคับก่อน ส่วนร่างพระราชบัญญัติฯ ให้ทำตามหลังเนื่องจากจะมีรายละเอียดค่อนข้างมาก

โดยสถานะปัจจุบันอยู่ระหว่างกระทรวงคมนาคมพิจารณาร่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. .... เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรี พิจารณาตามขั้นตอนต่อไป

ร่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม



ภาพที่ ๒-๔ : กรอบแนวคิดร่างระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. ....

๒.๓ ผลการติดตามการดำเนินงานการนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

เนื่องจากเรื่องการดำเนินการระบบตั๋วร่วมมาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชนเป็นนโยบายสำคัญของรัฐบาล และประชาชนให้ความสนใจ ประกอบกับตามแผนการดำเนินงานที่คณะกรรมการฯ ได้มีมติเห็นชอบแผนการเปิดใช้บริการระบบตั๋วร่วม (บัตรแมงมุม) ในภาคขนส่ง ปี ๒๕๖๑-๒๕๖๒ ดังภาพที่ ๒-๓ สนข. ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการฯ จึงได้มีหนังสือขอให้ รฟม. รฟฟท. และขสมก. รายงานความคืบหน้า รวมทั้งปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการ และส่งให้ สนข. ทราบในแต่ละเดือน โดยเริ่มตั้งแต่เดือนกรกฎาคม ๒๕๖๑ เพื่อให้ฝ่ายเลขานุการฯ รวบรวมข้อมูลดังกล่าวสำหรับรายงานให้คณะกรรมการ CTAC ได้รับทราบ โดยความคืบหน้าดังกล่าวถึงเดือนสิงหาคม ๒๕๖๒ สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

๒.๓.๑ การเปิดให้บริการบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ และบัตรแมงมุมภายใต้มาตรฐานของ รฟม. (ระบบแมงมุม ๒.๕)

๑) ผลการดำเนินงานของ รฟม.

รฟม. ได้ดำเนินการจัดส่งเอกสารมาตรฐานกลางระบบตั๋วร่วม ให้กับ ขสมก. รฟฟท. และ BTS เพื่อให้สามารถพัฒนาระบบตั๋วร่วมให้เปิดใช้งานบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ และบัตรแมงมุมให้แล้วเสร็จตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด

รฟม. ได้จัดส่ง Secure access module : SAM Card ที่ยังไม่มี KEY ให้ ขสมก. และ รฟฟท. จำนวนรายละ ๒ ใบ เพื่อนำไปใช้สำหรับทดสอบระบบตั๋วร่วมให้สามารถรองรับบัตรแมงมุม และบัตรสวัสดิการแห่งรัฐได้ ส่วนการจัดส่ง SAM Card ที่มี KEY ด้วยนั้น ผู้ให้บริการแต่ละรายจะต้องจัดส่งเอกสารต่าง ๆ จำนวน ๔ รายการ ให้ รฟม. ตรวจสอบก่อน ซึ่ง BTS รฟฟท. และบมจ. ธนาคารกรุงไทย ได้จัดส่งเอกสารดังกล่าวให้ รฟม. เรียบร้อยแล้ว

รฟม. ได้เชิญ ขสมก. และ รฟฟท. เข้าร่วมหารือประเด็นการเข้าร่วมโครงการระบบตั๋วร่วมบัตรสวัสดิการแห่งรัฐและบัตรแมงมุม ๒.๕ เพื่อต้องการทราบความชัดเจนของทั้งสองหน่วยงานในการเข้าร่วมโครงการระบบตั๋วร่วมดังกล่าว โดย รฟฟท. ยืนยันว่ากำลังดำเนินการพัฒนาระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติเพื่อรองรับบัตรสวัสดิการแห่งรัฐและบัตรแมงมุมภายใต้มาตรฐานของ รฟม. และ ขสมก. แจ้งว่าได้ทำการยกเลิกสัญญากับผู้รับจ้างพัฒนาระบบ e-ticket แล้ว

<u>ปัญหาและอุปสรรค</u>

การจัดส่ง SAM ให้กับผู้ให้บริการขนส่งมวลชนสาธารณะ เช่น รถประจำทาง ขสมก. แอร์พอร์ต เรล ลิงก์ และ BTS มีความล่าช้า สาเหตุอันเนื่องมาจาก

(๑) บริษัท วิกซ์ เทคโนโลยี (แบงค็อก) จำกัด (VIX) ซึ่งเป็นผู้ผลิต SAM ต้องการให้ผู้ให้บริการทุกรายที่ต้องการใช้ SAM ต้องลงนามในสัญญารักษาความลับกับ VIX ก่อน ซึ่งปัจจุบัน BTS รฟฟท. และ ขสมก. ได้ลงนามในสัญญารักษาความลับกับ VIX เรียบร้อยแล้ว

(๒) BEM ซึ่งเป็นผู้ควบคุมดูแล KEY ต้องการเอกสารต่างๆ จากผู้ให้บริการเพื่อความปลอดภัยในการควบคุมการใช้ KEY ซึ่งผู้ให้บริการแต่ละรายต้องใช้เวลาในการจัดทำเอกสารดังกล่าว

๒) ผลการดำเนินงานของ รฟฟท.

รฟฟท. ได้พัฒนาระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ (AFC) ของรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL) ให้รองรับกับระบบตั๋วร่วม โดยให้บริษัท สมาร์ท เทคโนโลยี คอร์ปอเรชั่น จำกัด เป็นผู้รับจ้างดำเนินการพัฒนาระบบดังกล่าว โดยสถานะปัจจุบันอยู่ระหว่างประสาน รฟฟท. เพื่อขอบัตรโดยสาร Mifare 4K type : NXP MF1 IC S70 บัตรที่ยังไม่ขึ้นทะเบียน (บัตรเปล่า) สำหรับการพัฒนาระบบ ทั้งนี้ผู้รับจ้างได้แจ้ง

กำหนดการวันส่งมอบงานพัฒนาระบบฯ โดยแยกเป็น ARL Upgrading Project (Finished) และ ARL Upgrading Mangmoom Project Plan มาเป็นเอกสารโดยยังไม่เห็นความพร้อมของระบบ และผู้รับจ้างแจ้งว่าจะพร้อมส่ง Test Script ภายในวันที่ ๙ สิงหาคม ๒๕๖๒ และติดตั้ง Reader ใหม่ที่ AFC Workshop ภายในสัปดาห์ต่อไป

ปัญหาและอุปสรรค

ผู้รับจ้างยังคงร้องขอเอกสารต่าง ๆ ที่มิได้ระบุอยู่ในขอบเขตงาน (TOR) ว่า รฟฟท. ต้องส่งมอบข้อมูลก่อนการพัฒนาระบบ ซึ่งเอกสารหรือบัตรทดสอบ Password ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องโครงการตั๋วร่วมจะต้องประสานไปยัง รฟม.

แนวทางแก้ไข : ขอให้ รฟม. ประสานไปยังผู้เกี่ยวข้องเพื่อให้ผู้รับจ้างสามารถเข้าถึงการเชื่อมต่อนั้นได้ความชัดเจนในข้อกำหนดทางธุรกิจในการเปิดช่องทางให้บัตรแมงมุมและบัตรมาตรฐานเดียวกับบัตรแมงมุม (บัตร MRT Plus) สามารถเข้ามาใช้ในระบบ รฟฟท. หรือการนำบัตรดังกล่าวมาเติมเงินที่ รฟฟท. จะสามารถดำเนินการอย่างไรได้บ้างเนื่องจาก รฟฟท. มีภาระเรื่องต้นทุนการซื้อบัตรแมงมุมใบละ ๘๐ บาทไม่รวม VAT ๗ % และมีภาระค่าธรรมเนียม Transaction Fee ที่เพิ่มขึ้นยังไม่รวมถึงต้นทุนในการพัฒนาระบบซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการ

๓) ผลการดำเนินงานของ ขสมก.

ขสมก. ได้ยกเลิกสัญญากับผู้รับจ้างพัฒนาระบบ e-ticket แล้ว

ปัญหาและอุปสรรค

ชะลอการส่งมอบงาน

๒.๓.๒ การเปิดให้บริการใช้งานบัตรแมงมุมมาตรฐานระบบ EMV (ระบบแมงมุม ๔.๐)

๑) ผลการดำเนินงานของ รฟม.

รฟม. และบมจ. ธนาคารกรุงไทย ได้ข้อสรุปของบันทึกข้อตกลงโครงการระบบตั๋วร่วมสำหรับบัตรโดยสารชนิด EMV Contactless เรียบร้อยแล้ว และ รฟม. ได้นำเสนอคณะกรรมการ รฟม. ในคราวประชุมครั้งที่ ๖/๒๕๖๒ เมื่อวันที่ ๒๘ มิถุนายน ๒๕๖๒ โดย คณะกรรมการ รฟม. ได้มีมติ ดังนี้

๑.๑) มอบให้คณะอนุกรรมการกฎหมายและระเบียบข้อบังคับพิจารณาในประเด็น ดังนี้

(๑) เนื่องจากเดิมคณะรัฐมนตรีมีมติวันที่ ๒๙ สิงหาคม ๒๕๖๐ รับทราบตามที่กระทรวงคมนาคม รายงานการดำเนินการระบบตั๋วร่วม (บัตรแมงมุม) ไว้แล้ว หาก รฟม. จะพัฒนาระบบตั๋วร่วมโดยนำเทคโนโลยี EMV Contactless Smart Card โดยให้ บมจ.ธนาคารกรุงไทย ทำหน้าที่ Transit Acquirer นั้น จะต้องเสนอคณะรัฐมนตรีรับทราบอีกหรือไม่

(๒) กรณีที่ รฟม. เจรจากับ บมจ. ธนาคารกรุงไทย เพื่อร่วมดำเนินการเกี่ยวกับระบบตั๋วร่วมเป็นกระบวนการขั้นตอนที่ถูกต้องและสอดคล้องตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ และพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๔๓ มาตรา ๗๕ (๒) และมาตรา ๗๕ (๙) หรือไม่

๑.๒) ให้ รฟม. มีหนังสือถึงกรมบัญชีกลาง ในประเด็นการร่วมดำเนินการของ รฟม. กับ บมจ. ธนาคารกรุงไทย ในการพัฒนาระบบตั๋วร่วม เข้าข่ายที่จะต้องดำเนินการให้สอดคล้องตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ หรือไม่ อย่างไร

ปัญหาและอุปสรรค

การเจรจาระหว่าง รฟม. และบมจ. ธนาคารกรุงไทย เพื่อจัดทำบันทึกข้อตกลงฯ มีความล่าช้าเนื่องจากบันทึกข้อตกลงโครงการระบบตั๋วร่วมสำหรับบัตรโดยสารชนิด EMV Contactless มีรายละเอียดทั้งในด้านธุรกิจและด้านเทคนิคที่ทั้งสองฝ่ายจะต้องตกลงกัน เพื่อให้บรรลุเงื่อนไขต่าง ๆ ให้ได้ประโยชน์สูงสุดทั้งสองฝ่ายอย่างสมเหตุสมผลต่อกัน

๒) ผลการดำเนินงานของ รฟฟท.

รฟฟท. อยู่ในระหว่างทำสัญญาเพื่อพัฒนาระบบ AFC ตามขอบเขตงานระบบตั๋วร่วมภายใต้มาตรฐานของ สนข. ซึ่งจะเตรียมรองรับกับระบบ EMV เท่านั้นแต่จะไม่สามารถ ใช้งานบัตรมาตรฐานระบบ EMV ได้ ซึ่งต่อมาคณะกรรมการ CTAC มีมติให้เปลี่ยนมาตรฐานระบบตั๋วร่วมเป็นระบบบัตรแมงมุมภายใต้มาตรฐานของ รฟม. (ระบบแมงมุม ๒.๕) ให้สามารถใช้งานบัตรสวัสดิการของรัฐและบัตรแมงมุมภายใต้มาตรฐานของ รฟม. และให้สามารถใช้งานบัตร EMV ได้ในระยะต่อมาแต่เนื่องจาก รฟฟท. ได้ดำเนินการจัดทำขอบเขตงานจนถึงขั้นตอนการดำเนินการจัดจ้างในครั้งนี้ไปแล้ว ก่อนที่ รฟม.จะเสนอเปลี่ยนแผนให้ใช้งานบัตร EMV ทำให้ไม่สามารถย้อนกลับไประบุรายละเอียดอื่นใดเพิ่มเติมในขอบเขตงานที่ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างไปแล้วได้ ซึ่งตอนนี้อยู่ในระหว่างพัฒนาระบบให้ใช้งานบัตรสวัสดิการแห่งรัฐและบัตรแมงมุมภายใต้มาตรฐานของ รฟม. เท่านั้น

ปัญหาและอุปสรรค

งบประมาณที่ขอไว้สำหรับการพัฒนาระบบ AFC ครั้งนี้ตามขอบเขตงานเดิมซึ่งมิได้รวมถึงการเปิดให้ใช้งานบัตรตามมาตรฐานระบบ EMV ได้และ รฟฟท. ยังไม่เห็นขอบเขตงานใหม่ (มาตรฐานระบบ EMV) ว่ามีความแตกต่างกันเพียงใดหากมีในส่วนที่เพิ่มต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายอื่นใด รฟม. ควรจัดหางบประมาณเพิ่มเติมเพื่อให้ รฟฟท. ดำเนินการได้ตามแผนที่ รฟม. ได้เสนอไว้หรือขอทราบแหล่งที่มาของงบประมาณในส่วนที่ รฟฟท. ต้องจ่ายเพิ่ม

๓) ผลการดำเนินงานของ ขสมก.

อยู่ระหว่างหารือแนวทางการดำเนินงาน กับ รฟม.

ปัญหาและอุปสรรค

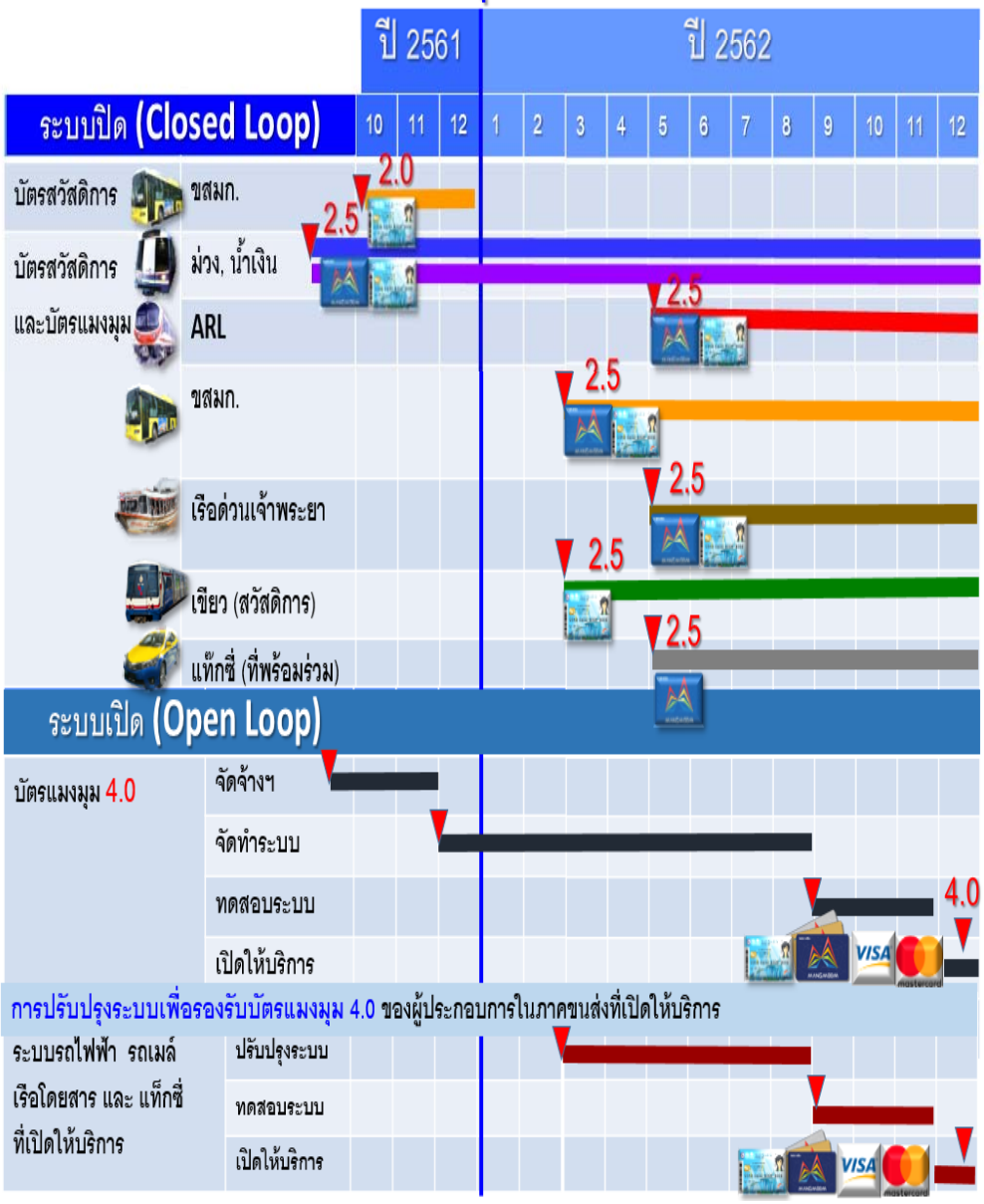
ชะลอการดำเนินการ

๒.๔ สรุปผลการดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

จากการเก็บรวบรวมผลการติดตามความคืบหน้าการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการนำระบบตั๋วร่วมมาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางในภาคขนส่ง ปี ๒๕๖๑-๒๕๖๒ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง สามารถสรุปรายละเอียดดังตารางที่ ๒-๓

ตารางที่ ๒-๓ : สรุปผลการดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

แผนการเปิดใช้บริการบัตรแมงมุม ในภาคขนส่ง ปี ๒๕๖๑-๒๕๖๒



ผลการดำเนินการ	หมายเหตุ
แล้วเสร็จ	เปิดใช้งานบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ เมื่อวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๖๒ เป็นต้นไป
แล้วเสร็จ	เปิดใช้งานบัตรแมงมุม เมื่อวันที่ ๒๓ มิถุนายน ๒๕๖๑ เป็นต้นไป และบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ เมื่อวันที่ ๒๐ กรกฎาคม ๒๕๖๑
ยังไม่แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างพัฒนาให้รองรับระบบตั๋วร่วม
แล้วเสร็จ (เฉพาะบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ)	ขสมก. ยกเลิกสัญญาเรื่องการดำเนินงานตามสัญญาเช่าระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์พร้อมอุปกรณ์ e-ticket กับผู้รับจ้างจัดทำระบบ ส่งผลให้บัตรแมงมุมยังไม่แล้วเสร็จ
ยังไม่แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างหารือแนวทางกับผู้ประกอบการในส่วนบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ ต้องรอนโยบายจากกระทรวงการคลังให้สามารถใช้กับเรือด่วนเจ้าพระยา
แล้วเสร็จ	เปิดใช้งานบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ เมื่อวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๖๒ เป็นต้นไป
ยังไม่แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างหารือแนวทางกับผู้ประกอบการแท็กซี่
ยังไม่แล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างขั้นตอนของการจัดทำบันทึกข้อตกลงโครงการระบบตั๋วร่วมสำหรับบัตรโดยสารชนิด EMV Contactless ของ รฟม. กับผู้รับจ้างจัดทำระบบดังกล่าว เนื่องจากมีรายละเอียดทั้งในด้านธุรกิจและด้านเทคนิคที่ทั้งสองฝ่ายจะต้องตกลงกัน เพื่อให้บรรลุเงื่อนไขต่าง ๆ ให้ได้ประโยชน์สูงสุดแก่ผู้ใช้บริการระบบตั๋วร่วม

ส่วนที่ ๓

การประเมินระดับผลลัพธ์/ผลกระทบหลังการดำเนินงาน (Post-Evaluation)

๓.๑ การประเมินผลโดยใช้หลักเกณฑ์ ๕ ด้าน

การประเมินโครงการเป็นกระบวนการเก็บรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ข้อมูล อย่างเป็นระบบและนำผลผลิตที่ได้รับจากกระบวนการประเมินผลมาเป็นข้อมูลย้อนกลับ สามารถนำข้อมูลดังกล่าวมาใช้ในการตรวจสอบปรับปรุงการดำเนินงานของโครงการให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ทำให้มีข้อมูลในส่วน จุดเด่น จุดด้อย ข้อบกพร่องของโครงการ และทราบว่าโครงการได้บรรลุวัตถุประสงค์เป้าหมายเพียงใด และช่วยให้มีข้อมูลที่จำเป็นสำหรับการนำไปใช้ในการตัดสินใจเกี่ยวกับการดำเนินโครงการได้ทั้งในปัจจุบันและในอนาคต โดยการประเมินผลลัพธ์/ผลกระทบหลังการดำเนินงาน (Post-Evaluation) การนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชน ซึ่ง สนข. ได้นำเครื่องมือที่ใช้ในการประเมินดังกล่าวจากสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) เป็นหน่วยงานในสังกัด กระทรวงการคลัง ที่มีภารกิจในการติดตามและประเมินผลโครงการของภาครัฐได้มีการลงทุนอย่างถูกต้อง โปร่งใส ตรวจสอบได้ บรรลุตามวัตถุประสงค์ของโครงการ ซึ่งการประเมินผลโดยใช้หลักเกณฑ์ ๕ ด้าน เป็นหลักเกณฑ์สำหรับการประเมินผลโครงการขององค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency : JICA) ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์การประเมินผลตามมาตรฐานสากลมาเป็นต้นแบบและปรับใช้ในการติดตามและประเมินผลโครงการลงทุนภาครัฐ เพื่อให้การติดตามและประเมินผลโครงการลงทุนภาครัฐเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ มีมาตรฐานและเหมาะสมกับลักษณะเฉพาะของโครงการต่าง ๆ โดยหลักเกณฑ์การประเมินผลโครงการ ๕ ด้าน (ภาพที่ ๓-๑) ดังนี้

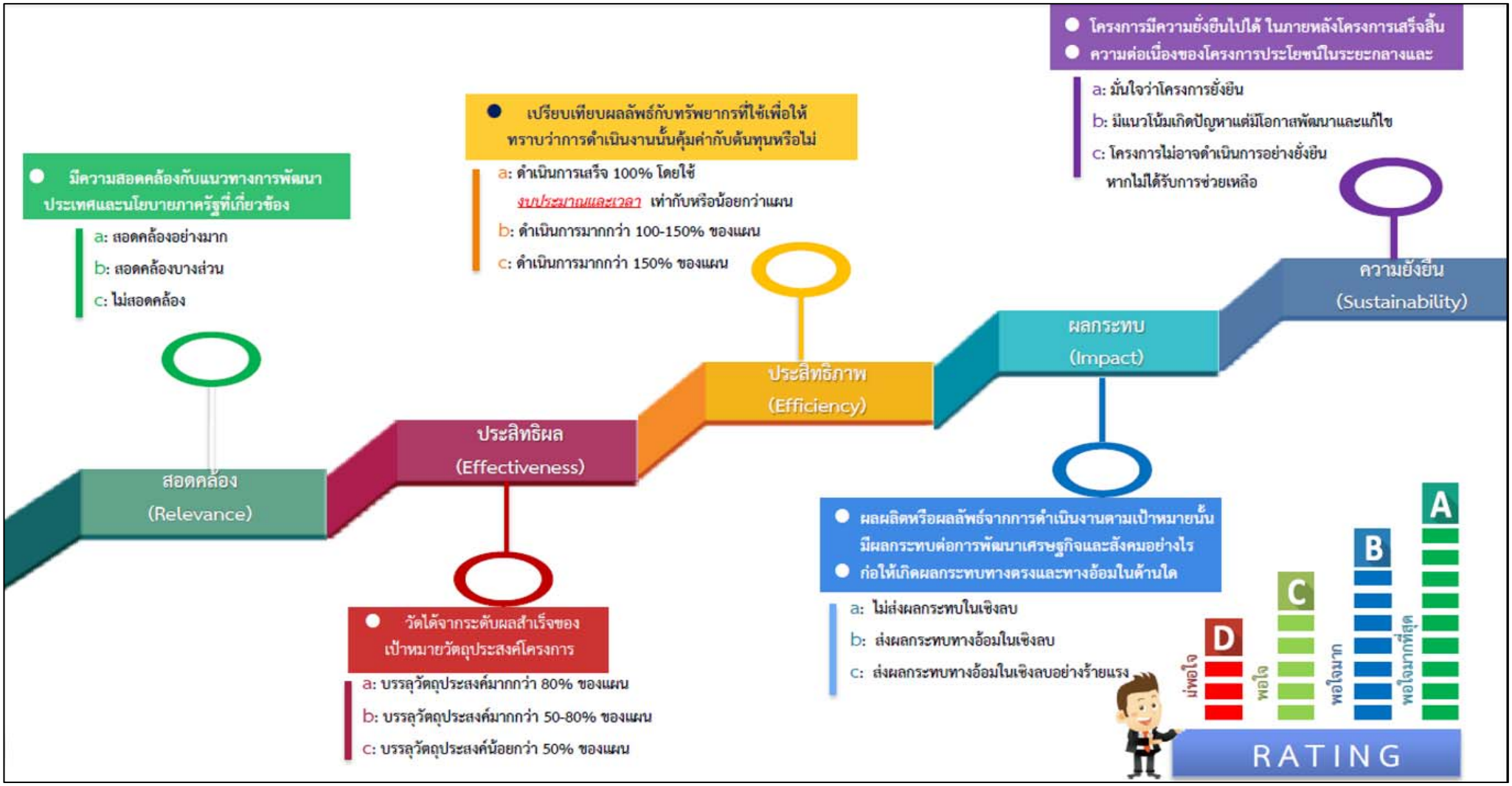
๑) ความสอดคล้อง (Relevance) : เป็นการพิจารณาถึงความสอดคล้องของวัตถุประสงค์โครงการกับนโยบาย ยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาประเทศ และความต้องการของประเทศทั้งก่อนและหลังโครงการเสร็จสิ้น การประเมินผลด้านความสอดคล้อง หมายถึง การดำเนินโครงการเป็นไปตามแผนที่วางไว้กับการดำเนินการจริง และสอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาประเทศ ยุทธศาสตร์ และความต้องการของผู้ได้รับประโยชน์ ทั้งนี้ เนื่องจากนโยบายมีการเปลี่ยนแปลงได้ตลอดเวลา จึงต้องพิจารณาความสอดคล้องของโครงการทั้งก่อนและหลังดำเนินโครงการ

๒) ประสิทธิผล (Effectiveness) : เป็นการวัดผลลัพธ์ความสำเร็จของโครงการที่คาดหวังไว้ การประเมินด้านประสิทธิผล เป็นการวัดระดับความสำเร็จตามวัตถุประสงค์โครงการ โดยอาศัยการเปรียบเทียบระหว่างแผนที่วางไว้กับสิ่งที่เกิดขึ้นจริงด้านประสิทธิภาพของการดำเนินงานและตัวชี้วัดที่ตั้งไว้กับอัตราผลตอบแทนภายใน (Internal Rate of Return : IRR) ซึ่งโครงการที่มีประสิทธิภาพ คือ เมื่อบรรลุวัตถุประสงค์ตามที่ตั้งไว้โดยพิจารณาจากผลงานของโครงการระดับความสำเร็จของวัตถุประสงค์เบื้องต้น วัดได้จากการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ เช่น การดำเนินงานและตัวชี้วัดที่ตั้งไว้กับอัตราผลตอบแทนใน (IRR) อย่างไรก็ตาม การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณจำเป็นต้องเข้าใจปัจจัยที่มีผลต่อการคำนวณและความเห็นของผู้ได้รับผลประโยชน์โครงการ

๓) ประสิทธิภาพ (Efficiency) : เป็นการวัดความสามารถในการสร้างผลผลิตเทียบกับแผนงานและงบประมาณ โดยการประเมินด้านประสิทธิภาพ หมายถึงการวัดเรื่องการใช้ทรัพยากรเพื่อให้ได้มาซึ่งผลงาน โดยเปรียบเทียบระหว่างแผนที่วางไว้กับการดำเนินการจริง ระยะเวลาดำเนินโครงการกับต้นทุนที่เกิดขึ้น ซึ่งโครงการที่มีประสิทธิภาพ หมายถึง ปัจจัยการผลิตที่ใช้ในการดำเนินงานต้องเท่ากันหรือน้อยกว่าแผนที่วางไว้

๔) ผลกระทบ (Impact) : เป็นการวัดผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมที่ได้รับจากการดำเนินโครงการที่ส่งผลต่อเศรษฐกิจมหภาค สังคม และสิ่งแวดล้อมของกลุ่มเป้าหมาย การประเมินด้านผลกระทบต้องทำความเข้าใจให้ชัดเจนในประเด็นของผลกระทบต่อวัตถุประสงค์โครงการระยะยาว เช่น เป้าหมายของประเทศ เป้าหมายการพัฒนาในระยะยาว ซึ่งอาจสะท้อนถึงภาพรวมโครงการ ผลกระทบทั้งเชิงบวกและเชิงลบอื่น ๆ ที่มีต่อโครงการ

๕) ความยั่งยืน (Sustainability) : เป็นการวัดความยั่งยืนของโครงการ และความสามารถในการดำเนินงานรวมทั้งการบำรุงรักษาให้โครงการสามารถดำเนินงานได้อย่างยั่งยืน โดยการประเมินด้านความยั่งยืนเป็นการวัดความคงที่และความต่อเนื่องของผลงานของโครงการทั้งระยะกลางและระยะยาว ซึ่งจะดำเนินการเมื่อผลงานเสร็จสมบูรณ์ และบรรลุวัตถุประสงค์โครงการระยะกลางและระยะยาว โดยทั่วไปจะให้ความสนใจสถานะโครงการและความสามารถในการบริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบขององค์กร



ภาพที่ ๓-๑ : ภาพรวมเกณฑ์การให้คะแนนย่อยของหลักเกณฑ์การประเมินผลโครงการตามเกณฑ์ ๕ ด้าน

ตารางที่ ๓-๑ : รายละเอียดคะแนนย่อยของหลักเกณฑ์การประเมินผลโครงการตามเกณฑ์ ๕ ด้าน

การประเมิน	เกณฑ์การให้คะแนน	คะแนน
ความสอดคล้อง (Relevance)	a : สอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาประเทศ/นโยบายรัฐบาล/ แผนยุทธศาสตร์ชาติอย่างมาก b : สอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาประเทศ/นโยบายรัฐบาล/ แผนยุทธศาสตร์ชาติบางส่วน c : ไม่สอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาประเทศ/นโยบายรัฐบาล/ แผนยุทธศาสตร์ชาติ	a/b/c
ประสิทธิผล (Effectiveness)	a : บรรลุวัตถุประสงค์มากกว่าร้อยละ ๘๐ ของแผนที่วางไว้ b : บรรลุวัตถุประสงค์มากกว่าร้อยละ ๕๐-๘๐ ของแผนที่วางไว้ c : บรรลุวัตถุประสงค์น้อยกว่าร้อยละ ๕๐ ของแผนที่วางไว้	a/b/c
ประสิทธิภาพ (Efficiency)	a : การใช้งบประมาณ/ระยะเวลา/ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจริงมีประสิทธิภาพ (ดำเนินการเสร็จร้อยละ ๑๐๐ โดยผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจริงเท่ากับหรือน้อยกว่าแผนที่วางไว้) b : การใช้งบประมาณ/ระยะเวลา/ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจริงบางส่วนไม่มีประสิทธิภาพ (ดำเนินการ ช้ากว่าหรือใช้งบประมาณมากกว่าหรือผลลัพธ์อื่นด้อยกว่าแผนที่วางไว้ร้อยละ ๑๐๐-๑๕๐) c : การใช้งบประมาณ/ระยะเวลา/ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจริงไม่มีประสิทธิภาพ (ดำเนินการช้ากว่า หรือใช้งบประมาณมากกว่าหรือผลลัพธ์อื่นด้อยกว่าแผนที่วางไว้ร้อยละ ๑๕๐)	a/b/c
ผลกระทบ (Impact)	a : ส่งผลให้เกิดผลลัพธ์ทางอ้อมที่ส่งผลกระทบในเชิงบวก b : ส่งผลให้เกิดปัญหาและผลกระทบในเชิงลบ c : ส่งผลให้เกิดปัญหาและผลกระทบในเชิงลบอย่างร้ายแรง	a/b/c
ความยั่งยืน (Sustainability)	a : มั่นใจว่าโครงการมีความยั่งยืน b : มีแนวโน้มที่จะเกิดปัญหาแต่มีโอกาสพัฒนาและแก้ไขให้ยั่งยืนได้ c : ไม่อาจดำเนินการอย่างยั่งยืนหากไม่ได้รับความช่วยเหลือ	a/b/c
Overall Rating		A/B/C

โดยหลักเกณฑ์ในการให้คะแนนการประเมินผลโครงการ (Rating System) แบ่งออกเป็น

๑) การให้คะแนนย่อยในแต่ละด้าน เช่น คะแนน a (๓ คะแนน) b (๒ คะแนน) และ c (๑ คะแนน) ซึ่งในแต่ละด้านจะมีเกณฑ์ของคะแนนที่แตกต่างกันไป (ตารางที่ ๓-๑) และ

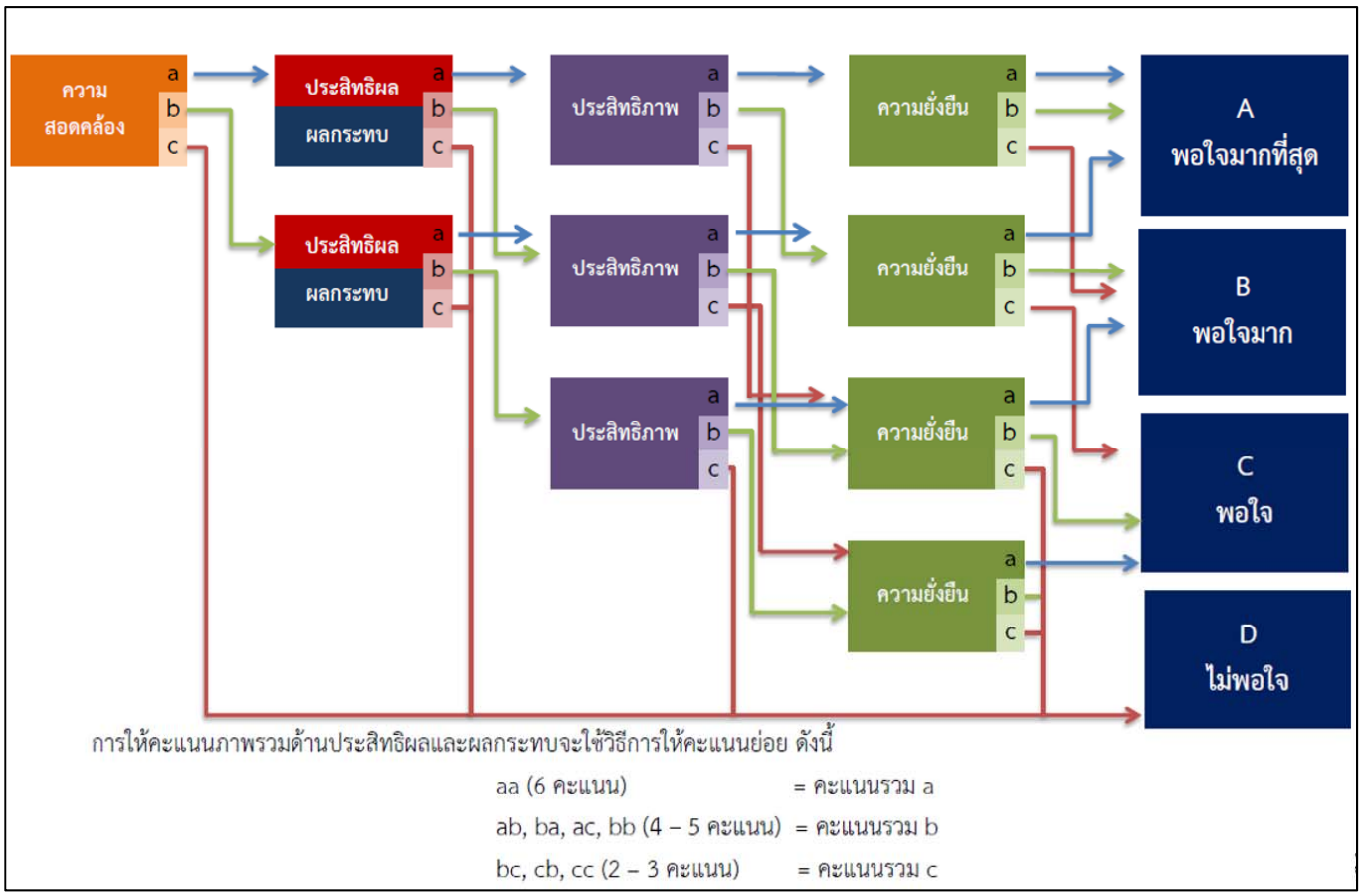
๒) การให้คะแนนภาพรวม จะใช้การให้คะแนนโดยใช้แผนภูมิการให้คะแนน (ภาพที่ ๓-๒) โดยเมื่อรวมคะแนนย่อยในแต่ละด้านแล้ว จะได้คะแนนรวมทั้งหมดซึ่งสะท้อนถึงผลการดำเนินงานของโครงการในภาพรวม ได้แก่ ระดับ A หมายถึง พอใจมากที่สุด

ระดับ B หมายถึง พอใจมาก

ระดับ C หมายถึง พอใจ และ

ระดับ D หมายถึง ไม่พอใจ/ควรปรับปรุง

การประเมินผลตามหลักเกณฑ์การประเมินโครงการตามหลักเกณฑ์ปฏิบัติสากลจะสามารถอธิบายผลการประเมินเบื้องต้นได้ว่า หากโครงการได้รับคะแนนในตัวชี้วัดย่อยแต่ละตัวในระดับ a หรือพึงพอใจมาก โครงการนั้นจะได้คะแนนในภาพรวมระดับ A คือ พอใจมากที่สุด ซึ่งผลคะแนนในภาพรวมจะเปลี่ยนแปลงตามคะแนนย่อยของแต่ละด้าน โดยคะแนนน้อยที่สุดจะอยู่ในระดับ D คือไม่พอใจ/ควรปรับปรุง ดังภาพที่ ๓-๒



ภาพที่ ๓-๒ : ภาพรวมการประเมินให้คะแนนรวมตามหลักเกณฑ์การประเมินโครงการตามเกณฑ์ ๕ ด้าน

๓.๒ การให้คะแนนผลการประเมินระดับผลลัพธ์/ผลกระทบหลังการดำเนินงาน (Post-Evaluation)

โดยนำเครื่องมือการประเมินผลโดยใช้หลักเกณฑ์ ๕ ด้าน มาประเมินผลในโครงการการนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชน ซึ่งมีรายละเอียดในแต่ละหัวข้อของเกณฑ์การพิจารณาดังนี้

๓.๒.๑ ผลการประเมินด้านความสอดคล้อง

ได้คะแนน a : การดำเนินโครงการมีความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล ดังนี้

๑) สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑–๒๕๘๐ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ในประเด็นที่ ๔ โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก (๑) เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม โดยการใช้งานระบบตั๋วร่วมสามารถ ส่งเสริม สนับสนุนในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมระบบขนส่งสาธารณะสมัยใหม่ นำเทคโนโลยีสารสนเทศในการเชื่อมโยงโครงข่ายอย่างไร้รอยต่อ เกิดความสะดวกสบายในการใช้บริการด้วยบัตรตั๋วร่วมเพียงใบเดียว สามารถเดินทางในภาคขนส่งได้ทุกระบบ เช่น การใช้กับระบบรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ระบบรถโดยสารประจำทาง ระบบรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ ระบบเรือโดยสาร และระบบทางพิเศษ เป็นต้น

๒) สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) ยุทธศาสตร์ที่ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ในการพัฒนาการบริหารจัดการในสาขาขนส่งใน (๓) พิจารณาโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม (Common Fare) ในระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น รวมถึงการพิจารณากลไกการสนับสนุนทางการเงินเพื่อชดเชยผลการดำเนินงานขาดทุนของผู้ให้บริการ (Operator) ในระบบขนส่งสาธารณะที่เป็นธรรมระหว่างภาคเอกชนและภาครัฐ โดยระบบตั๋วร่วมสามารถเป็นเครื่องมือที่ให้ผลประโยชน์จากนโยบายของรัฐแก่ประชาชน อาทิเช่น การลดค่าโดยสารในการเชื่อมต่อการเดินทางระบบขนส่งสาธารณะจากการใช้บัตรตั๋วร่วม (บัตรแมงมุม) ไว้ในบัตรเพียงเดียว และใช้ในการขับเคลื่อนนโยบายอัตราค่าโดยสารร่วม (Common Fare) ในระบบขนส่งสาธารณะให้เกิดขึ้นได้อย่างเป็นรูปธรรม เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะของภาครัฐ อีกทั้ง ระบบตั๋วร่วมสามารถรองรับระบบการจ่ายเงินสวัสดิการสังคมและช่วยเหลือผู้มีรายได้น้อย (e-Payment) ผ่าน “บัตรสวัสดิการผู้มีรายได้น้อย” ของรัฐบาลที่ลงทะเบียนในเขตกรุงเทพฯ นนทบุรี อยุธยา ปทุมธานี นครปฐม สมุทรปราการ และสมุทรสาคร (รวม ๗ จังหวัด) จำนวน ๑.๓ ล้านใบ ให้สามารถใช้บัตรสวัสดิการในการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ เช่น รถไฟฟ้า รถโดยสารประจำทาง ตอบสนองนโยบายยุทธศาสตร์ชาติในการแก้ไขปัญหาความเหลื่อมล้ำและความยากจนในสังคมไทยของรัฐบาล

๓) สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล ซึ่งนโยบายของรัฐบาลได้ให้ความสำคัญในการพัฒนาด้านคมนาคมให้ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศและสามารถรองรับการขนส่งและการเดินทางต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ โดยให้ความสำคัญกับการบูรณาการการพัฒนาระบบขนส่งกับการพัฒนาพื้นที่และเมืองในภาพรวมให้ประชาชนได้รับความสะดวกสบายในการเดินทางและเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งสาธารณะต่าง ๆ ทั้งรถไฟฟ้า รถโดยสารประจำทาง เรือโดยสาร และทางพิเศษ เป็นต้น โดยนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้เพื่อการเดินทางที่จะเชื่อมโยงทุกระบบของการเดินทางไว้ในบัตรเดียว ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนในการเดินทางและชำระเงิน รวมทั้งสามารถเข้าถึงการเดินทางได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ลดเวลาและเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางของประชาชน ประกอบกับแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดในพื้นที่เขตเมือง โดยการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะที่มีประสิทธิภาพและเหมาะสมกับศักยภาพของแต่ละพื้นที่ โดยเฉพาะเมืองหลักในภูมิภาค นอกจากนี้ระบบตั๋วร่วมจะส่งเสริมการพัฒนาอำนวยความสะดวกเพื่อสนับสนุน

ธุรกิจการค้า การนำเข้าส่งออก และโลจิสติกส์ในรูปแบบดิจิทัลโดยพัฒนาการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ ให้สามารถเชื่อมโยงการค้า การชำระเงิน และการขนส่งสู่ระบบออนไลน์ และให้ความสำคัญกับการใช้ประโยชน์จากการแบ่งปันทรัพยากรหรือพื้นที่ในการขนส่งสินค้า พร้อมทั้งนำเทคโนโลยีนวัตกรรมเข้ามาใช้ในการดำเนินงาน อาทิ ระบบโครงข่ายในการเก็บบัญชีธุรกรรมออนไลน์ระบบปัญญาประดิษฐ์ ระบบอินเทอร์เน็ตในทุกสิ่ง (Internet of Things : IoT) และระบบข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ตลอดจนเร่งรัดการพัฒนาระบบเชื่อมโยงระบบเครือข่ายข้อมูลในกระบวนการนำเข้าส่งออกและโลจิสติกส์ในลักษณะเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวให้สมบูรณ์และสอดคล้องกับมาตรฐานสากล

๓.๒.๒ ผลการประเมินด้านประสิทธิผล

ได้คะแนน b : พิจารณาจากการเปรียบเทียบผลผลิตที่ได้รับกับเป้าหมายของการดำเนินการที่กำหนดในตัวชี้วัดที่กำหนด ดังตารางที่ ๓-๒

ตารางที่ ๓-๒ : การเปรียบเทียบผลผลิตที่ได้รับกับเป้าหมายของการดำเนินการที่กำหนด

ตัวชี้วัด	แผนการดำเนินงาน /Benchmark	ผลการดำเนินงานจริง
๑. การนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชนในระบบขนส่งสาธารณะ	ระบบขนส่งสาธารณะสามารถรองรับกับระบบตั๋วร่วม (e-ticket) ได้เป็นไปตามแผนการเปิดใช้บริการระบบตั๋วร่วม (บัตรแมงมุม) ในภาคขนส่ง ปี ๒๕๖๑-๒๕๖๒	ระบบขนส่งสาธารณะสามารถรองรับระบบตั๋วร่วม (e-ticket) ได้ ๒ ระบบ (รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สายสีม่วง)
๒. รองรับการจ่ายเงินสวัสดิการสังคมและช่วยเหลือผู้มีรายได้น้อย (e-Payment) ผ่าน บัตรสวัสดิการผู้มีรายได้น้อยในการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ	ระบบขนส่งสาธารณะสามารถรองรับการชำระเงิน (e-Payment) ผ่านบัตรสวัสดิการผู้มีรายได้น้อยจำนวน ๖ ระบบ*๑ ประกอบด้วย รถโดยสาร ขสมก. รถไฟฟ้า (สายสีม่วง สายสีน้ำเงิน ARL สายสีเขียว) และเรือด่วนเจ้าพระยา*๒ *๑ แผนการเปิดใช้บริการระบบตั๋วร่วม (บัตรแมงมุม) ในภาคขนส่ง ปี ๒๕๖๑-๒๕๖๒ *๒ เรือด่วนเจ้าพระยา ยังไม่สามารถรองรับการใช้งานบัตรสวัสดิการผู้มีรายได้น้อยได้ เนื่องจาก กระทรวงการคลังยังไม่มีนโยบายที่จะขยายการการรองรับการใช้งานบัตรสวัสดิการกับเรือด่วนเจ้าพระยา	ระบบขนส่งสาธารณะสามารถรองรับการชำระเงิน (e-Payment) ผ่านบัตรสวัสดิการผู้มีรายได้น้อย ครบจำนวน ๕ ระบบ
๓. ปริมาณผู้ใช้บริการระบบตั๋วร่วม (บัตรแมงมุม/บัตรสวัสดิการแห่งรัฐ) ในระบบขนส่งสาธารณะ	การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะของผู้ใช้บริการระบบตั๋วร่วมที่มีจำนวนเพิ่มสูงขึ้น	ข้อมูลจำนวนการใช้บัตรสวัสดิการแห่งรัฐของผู้มีบัตรสวัสดิการแห่งรัฐในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล (สมุทรปราการ สมุทรสาคร นครปฐม นนทบุรี ปทุมธานี และอยุธยา) รวม ๗ จังหวัด มีปริมาณมากขึ้นและมีแนวโน้มที่เพิ่มสูงขึ้น

จากข้อมูลตารางสามารถอธิบายและสรุปผลการประเมินด้านประสิทธิผลตามแต่ละตัวชี้วัดที่กำหนดได้ดังตารางที่ ๓-๓

ตารางที่ ๓-๓ : สรุปผลการประเมินด้านประสิทธิผลของแต่ละตัวชี้วัด

ตัวชี้วัด	ผลการประเมิน		หมายเหตุ
	เป็นไปตามแผน	ไม่เป็นไปตามแผน	
๑. การนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชนในระบบขนส่งสาธารณะ		✓	แผนการเปิดใช้บริการระบบตั๋วร่วม (บัตรแมงมุม) ในภาคขนส่ง ปี ๒๕๖๑-๒๕๖๒ ได้กำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถใช้งานระบบตั๋วร่วม (e-ticket) ซึ่งจากข้อมูลการรายงานความคืบหน้าของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถสรุปได้ ดังนี้ ๑. รฟม. เปิดใช้งานระบบตั๋วร่วม (e-ticket) บัตรแมงมุม ตั้งแต่วันที่ ๒๓ มิถุนายน ๒๕๖๑ ได้กับรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) และรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ๒. ขสมก. ยังไม่สามารถเปิดใช้งานระบบตั๋วร่วม (e-ticket) บัตรแมงมุม ตามที่แผนกำหนดได้ เนื่องจาก ขสมก. ได้ยกเลิกสัญญาเรื่องการดำเนินงานตามสัญญาเช่าระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์พร้อมอุปกรณ์ e-ticket กับผู้รับจ้างจัดทำระบบ ๓. รฟฟท. ยังไม่สามารถเปิดใช้งานระบบตั๋วร่วม (e-ticket) บัตรแมงมุม ตามที่แผนกำหนดได้ เนื่องจากอยู่ระหว่างขั้นตอนดำเนินการจัดทำพัฒนาระบบจัดเก็บค่าโดยสารของ ARL ให้รองรับกับระบบตั๋วร่วม โดยขณะนี้ รฟฟท. ได้มีการหารือร่วมกับผู้รับจ้าง ในการจัดทำระบบของ ARL ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว
๒. รองรับการจ่ายเงินสวัสดิการสังคมและช่วยเหลือผู้มีรายได้น้อย (e-Payment) ผ่าน บัตรสวัสดิการผู้มีรายได้น้อยในการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ	✓		หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (รฟม. ขสมก. รฟฟท. และ BTS) สามารถรองรับการจ่ายเงินสวัสดิการสังคมและช่วยเหลือผู้มีรายได้น้อย (e-Payment) ผ่าน บัตรสวัสดิการผู้มีรายได้น้อยในการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ครบจำนวน ๕ ระบบ (รถไฟฟ้าสายสีม่วง สายสีน้ำเงิน สายสีเขียว ARL และรถโดยสารประจำทางของ ขสมก.)

ตัวชี้วัด	ผลการประเมิน		หมายเหตุ
	เป็นไปตามแผน	ไม่เป็นไปตามแผน	
๓. ปริมาณผู้ใช้บริการระบบตั๋วร่วม (บัตรแมงมุม/บัตรสวัสดิการแห่งรัฐ) ในระบบขนส่งสาธารณะ	✓		อ้างอิงข้อมูลสถิติการใช้บัตรสวัสดิการแห่งรัฐของผู้มีบัตรสวัสดิการแห่งรัฐในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล (สมุทรปราการ สมุทรสาคร นครปฐม นนทบุรี ปทุมธานี และอยุธยา) รวม ๗ จังหวัด ในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (ตั้งแต่เดือน ตุลาคม ๒๕๖๐–มกราคม ๒๕๖๒) จากกรมบัญชีกลาง (ตารางที่ ๓-๔ และ ๓-๕)

ตารางที่ ๓-๔ : สถิติการใช้บัตรสวัสดิการแห่งรัฐของผู้มีบัตรสวัสดิการแห่งรัฐในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล (สมุทรปราการ สมุทรสาคร นครปฐม นนทบุรี ปทุมธานี และอยุธยา) รวม ๗ จังหวัด ในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (ตั้งแต่เดือน ตุลาคม ๒๕๖๐ – มกราคม ๒๕๖๒)

รูปแบบการเดินทาง	จำนวนผู้ใช้บัตรสวัสดิการแห่งรัฐในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (คน)																
	ปี ๒๕๖๐			ปี ๒๕๖๑												ปี ๒๕๖๒	รวม (ตั้งแต่เริ่ม-ปัจจุบันในแต่ละรูปแบบ)
	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	
บัตรสวัสดิการแห่งรัฐ (บัตรแมงมุม)																	
1) รถโดยสาร ขสมก.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,228	**1,228**
2) รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและสายสีม่วง	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4,654	12,964	15,444	15,338	15,494	15,016	14,722	**93,632**
3) รถไฟ	0	13,604	14,182	14,194	6,796	10,137	13,948	12,862	12,265	13,002	12,802	12,718	14,586	13,096	14,150	14,638	**192,980**
4) รถโดยสาร บขส.	1,469	3,789	3,432	3,447	1,468	2,471	3,428	3,347	3,059	3,090	3,157	3,411	4,381	4,645	4,943	5,309	**54,846**
รวม (ทุกรูปแบบการเดินทางในแต่ละเดือน)	**1,469**	**17,393**	**17,614**	**17,614**	**8,264**	**12,608**	**17,376**	**16,209**	**15,324**	**20,746**	**28,923**	**31,573**	**34,305**	**33,235**	**34,109**	**35,897**	**342,686**

หน่วย : จำนวน (คน)

หมายเหตุ : 1. จำนวนผู้ใช้รถโดยสาร ขสมก. เป็นบัตรสวัสดิการแห่งรัฐภายใต้โครงการไทยนิยมฯ (บัตรสมาร์ทการ์ด แบบ Contactless)

2. จำนวนผู้ใช้รถไฟฟ้าฯ เป็นบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ รูปแบบบัตรแมงมุม 2.5

ตารางที่ ๓-๕ : สถิติการใช้บัตรสวัสดิการแห่งรัฐของผู้มีบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ
ในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ
(ตั้งแต่เดือน ตุลาคม ๒๕๖๐ – มกราคม ๒๕๖๒)

หน่วย : จำนวน (คน)

รูปแบบการเดินทาง	จำนวนผู้ใช้บัตรสวัสดิการแห่งรัฐในการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (คน)																
	ปี ๒๕๖๐			ปี ๒๕๖๑												ปี ๒๕๖๒	รวม (ตั้งแต่เริ่ม-ปัจจุบันในแต่ละรูปแบบ)
	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	
บัตรสวัสดิการแห่งรัฐ (นอกเขต 7 จังหวัด)																	
1) รถไฟ	1	71,253	77,628	80,186	81,285	93,970	96,784	85,833	77,307	80,813	83,736	79,121	95,927	81,186	89,542	100,605	**1,275,177**
2) รถโดยสารบขส.	16,984	20,697	19,693	19,806	21,585	26,875	21,550	23,676	21,204	22,109	23,184	23,047	30,612	28,298	30,245	35,070	**384,635**
รวม (ทุกรูปแบบการเดินทางในแต่ละเดือน)	**16,985**	**91,950**	**97,321**	**99,992**	**102,870**	**120,845**	**118,334**	**109,509**	**98,511**	**102,922**	**106,920**	**102,168**	**126,539**	**10,948**	**119,787**	**135,675**	**1,659,812**

๓.๒.๓ ผลการประเมินด้านประสิทธิภาพ

ได้คะแนน c : ประเมินจากความเหมาะสมของปัจจัยนำเข้า (Input) หรือทรัพยากรที่จะทำให้โครงการสำเร็จตามแผนการดำเนินงานทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ ซึ่งพิจารณาจากผลผลิต (Output) ของโครงการ นำไปสู่การประเมินการเกิดประสิทธิภาพที่กำหนดตามตัวชี้วัด ในเรื่องระยะเวลาที่ใช้ดำเนินการเมื่อเทียบกับแผนที่กำหนด ดังนี้

ระยะเวลาที่ใช้ดำเนินการเมื่อเทียบกับแผนที่กำหนด โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ ๓-๖

ตารางที่ ๓-๖ : รายละเอียดระยะเวลาดำเนินการโดยเปรียบเทียบกับแผนที่กำหนด

การดำเนินการเปิดใช้บริการระบบตั๋วร่วม (บัตรแมงมุม) ในภาคขนส่ง ปี ๒๕๖๑-๒๕๖๒					
หัวข้อ	**แผนการดำเนินการเปิดใช้บริการ**	**การดำเนินการที่เกิดขึ้นจริง**	**ผลการประเมิน**		**หมายเหตุ**
			ตามแผน	**ไม่เป็นไปตามแผน**	
ระบบปิด (Closed Loop) บัตรสวัสดิการแห่งรัฐ					
๑. รถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) (รฟม.)	**กรกฎาคม ๒๕๖๑**	**กรกฎาคม ๒๕๖๑**	✓		-
๒. รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน (แอร์พอร์ต เรล ลิงก์) (รฟฟท.)	**พฤษภาคม ๒๕๖๒**	**พฤษภาคม ๒๕๖๒**	✓		-
๓. รถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)	**มีนาคม ๒๕๖๒**	**มีนาคม ๒๕๖๒**	✓		-
๔. เรือด่วนเจ้าพระยา (บริษัท เรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด)	**พฤษภาคม ๒๕๖๒**	**ยังไม่สามารถดำเนินการได้**		✓	เนื่องจาก ขณะนี้กระทรวงการคลังยังไม่มีนโยบายที่จะขยายการการรองรับการใช้งานบัตรสวัสดิการแห่งรัฐกับเรือด่วนเจ้าพระยา
๕. รถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ ๖ รอบพระชนมพรรษา (สายสีเขียว) และส่วนต่อขยาย (BTS)	**มีนาคม ๒๕๖๒**	**มีนาคม ๒๕๖๒**	✓		-

การดำเนินการเปิดใช้บริการระบบตั๋วร่วม (บัตรแมงมุม) ในภาคขนส่ง ปี ๒๕๖๑-๒๕๖๒					
หัวข้อ	**แผนการดำเนินการเปิดใช้บริการ**	**การดำเนินการที่เกิดขึ้นจริง**	**ผลการประเมิน**		**หมายเหตุ**
			ตามแผน	**ไม่เป็นไปตามแผน**	
ระบบปิด (Closed Loop) บัตรแมงมุม					
๑. รถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) (รฟม.)	**กรกฎาคม ๒๕๖๑**	**มิถุนายน ๒๕๖๑**	✓		-
๒. รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน (แอร์พอร์ต เรล ลิงก์) (รฟฟท.)	**พฤษภาคม ๒๕๖๒**	**อยู่ระหว่างดำเนินการ**		✓	อยู่ระหว่างขั้นตอนดำเนินการจัดทำพัฒนาระบบจัดเก็บค่าโดยสารของแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ ให้รองรับกับระบบตั๋วร่วม
๓. รถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)	**มีนาคม ๒๕๖๒**	**ชะลอการดำเนินการ**		✓	เนื่องจาก ขสมก. ได้ยกเลิกสัญญาเรื่องการดำเนินงานตามสัญญาเช่าระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์พร้อมอุปกรณ์ e-ticket กับผู้รับจ้างจัดทำระบบ
๔. เรือด่วนเจ้าพระยา (บริษัท เรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด)	**พฤษภาคม ๒๕๖๒**	**อยู่ระหว่างการหารือ**		✓	รฟม. อยู่ระหว่างการหารือร่วมกับผู้ประกอบการโดยเสนอให้รองรับบัตรแมงมุมในระบบเปิด (บัตรแมงมุมระบบ EMV (Europay MasterCard และVisa)) เนื่องจากลดความซ้ำซ้อนในการจัดทำระบบตั๋วร่วมของเรือด่วนเจ้าพระยา
๕. รถแท็กซี่ (ที่พร้อมร่วม)	**พฤษภาคม ๒๕๖๒**	**อยู่ระหว่างการหารือ**		✓	รฟม. อยู่ระหว่างการหารือร่วมกับผู้ประกอบการโดยเสนอให้รองรับบัตรแมงมุมในระบบเปิด (บัตรแมงมุมระบบ EMV (Europay MasterCard และVisa) เนื่องจากลดความซ้ำซ้อนในการจัดทำระบบตั๋วร่วมของรถแท็กซี่
ระบบเปิด (Open Loop)					
บัตรแมงมุมระบบ EMV (Europay MasterCard และVisa)	**ธันวาคม ๒๕๖๒**	**อยู่ระหว่างดำเนินการ**		✓	เนื่องจากขณะนี้ รฟม. อยู่ระหว่างขั้นตอนของการจัดทำบันทึกข้อตกลงโครงการระบบตั๋วร่วมสำหรับบัตรโดยสารชนิด EMV Contactless กับผู้รับจ้างจัดทำระบบ อาจส่งผลทำให้ยังไม่สามารถเริ่มดำเนินการในการจัดทำระบบได้ตามแผนที่กำหนด ซึ่งส่งผลต่อแผนการดำเนินการเปิดใช้บริการที่กำหนดไว้

๓.๒.๔ ผลการประเมินด้านผลกระทบ

ได้คะแนน a : พิจารณาการบรรลุเป้าหมายการดำเนินโครงการในภาพรวมหรือที่กำหนดในมิติผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นทางตรงและทางอ้อมจากการดำเนินการ รวมทั้งผลกระทบที่เกิดขึ้นจากปัจจัยภายนอก ประกอบด้วย เทคโนโลยี เศรษฐกิจ สังคม กฎหมาย วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม มาประกอบการพิจารณาในการประเมินผลแล้วพบว่าการดำเนินโครงการอยู่ในเกณฑ์ที่ผลกระทบกระทบในเชิงบวกทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยมีรายละเอียดดังนี้

๑) <u>ผลกระทบทางตรงที่เกิดจากโครงการ</u>

การดำเนินการนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชนในระบบขนส่งสาธารณะ เมื่อได้ดำเนินการแล้วเสร็จจะส่งผลให้เกิดการเชื่อมต่อการเดินทางของระบบขนส่งสาธารณะในทุกรูปแบบ เพิ่มความสะดวกสบายต่อการเดินทางของประชาชนอย่างเป็นรูปธรรม ส่งเสริมให้ประชาชนมาใช้บริการขนส่งสาธารณะมากขึ้น ลดปัญหาการจราจรที่ติดขัดในกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยกระตุ้นให้ประชาชนลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิงจากรถยนต์ส่วนบุคคล ลดภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนในการเดินทางระหว่างระบบตั้งแต่ ๒ ระบบขึ้นไปจากการใช้ระบบตั๋วร่วม และเป็นการนำเทคโนโลยีในรูปแบบของบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ที่สามารถพัฒนาต่อยอดการใช้งานไปยังภาคส่วนอื่นนอกเหนือจากภาคขนส่ง (Non-Transit) โดยเป็นลักษณะการใช้บัตรอิเล็กทรอนิกส์แทนเงินสด (e-Payment) อันเป็นการพัฒนาโดยการนำเทคโนโลยีเข้าสู่ความเป็นดิจิทัล (Digitization) และสนับสนุนนโยบายระบบการชำระเงินแบบอิเล็กทรอนิกส์แห่งชาติ (National e-Payment) ที่มีเป้าหมายส่งเสริม e-Payment ในทุกภาคส่วน (Cashless Society) ของประเทศ ถือเป็นการปฏิรูปด้านเทคโนโลยีการดำเนินชีวิตของประชาชนในประเทศสู่ยุค Thailand ๔.๐ ซึ่งส่งผลกระทบเชิงบวกให้กับสังคมและประชาชนทั้งด้านสังคมและระบบเศรษฐกิจ

๒) <u>ผลกระทบทางอ้อมที่เกิดจากโครงการ</u>

เมื่อการดำเนินการระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชนในระบบขนส่งสาธารณะเกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมจะเพิ่มศักยภาพระบบขนส่งสาธารณะของประเทศ มีความสะดวกสบายและรวดเร็วต่อประชาชนส่งเสริมให้ประชาชนมาใช้บริการขนส่งสาธารณะมากขึ้น ลดปัญหาการจราจรที่ติดขัดในกรุงเทพฯ และปริมณฑล อันเนื่องมาจากการเลือกเดินทางด้วยรถส่วนบุคคลของประชาชน ทั้งนี้ระบบตั๋วร่วม (e-ticket) เป็นการนำเทคโนโลยีในรูปแบบของบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์สามารถจัดเก็บข้อมูลการเดินทางของประชาชนที่ใช้ระบบขนส่งสาธารณะที่เดินทางมากกว่าหนึ่งเส้นทางขึ้นไป และมีการเดินทางเชื่อมต่อหลายระบบในภาคขนส่งสาธารณะ อันจะเป็นฐานข้อมูลที่สำคัญ (Big Data) ที่เข้ามามีบทบาทต่อการกำหนดนโยบายการพัฒนาในด้านคมนาคมและการบริหารจัดการระบบขนส่งและจราจรของภาครัฐที่มุ่งเน้นพัฒนาให้เป็นระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) ของประเทศ และสามารถเป็นเครื่องมือในการตอบสนองต่อนโยบายของรัฐที่ให้สิทธิประโยชน์แก่ประชาชน อาทิเช่น การลดค่าโดยสารในการเชื่อมต่อการเดินทางระบบขนส่งสาธารณะจากการใช้บัตรตั๋วร่วม (บัตรแมงมุม) ของประชาชน เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะของภาครัฐ ระบบตั๋วร่วมสามารถรองรับระบบการจ่ายเงินสวัสดิการสังคมและช่วยเหลือผู้มีรายได้น้อย (e-Payment) ผ่าน “บัตรสวัสดิการผู้มีรายได้น้อย” ของรัฐบาลที่ลงทะเบียนในเขตกรุงเทพฯ นนทบุรี อยุธยา ปทุมธานี นครปฐม สมุทรปราการ และสมุทรสาคร (รวม ๗ จังหวัด) จำนวน ๑.๓ ล้านใบ ให้สามารถใช้บัตรสวัสดิการในการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ เช่น รถไฟฟ้า รถโดยสารประจำทาง ซึ่งตอบสนองนโยบายยุทธศาสตร์ชาติในการแก้ไขปัญหาความเหลื่อมล้ำและความยากจนในสังคมไทยของรัฐบาล

๓.๒.๕ ผลการประเมินด้านความยั่งยืน

ได้คะแนน a : โดยมีการพิจารณาองค์ประกอบที่สำคัญให้การดำเนินโครงการเกิดความยั่งยืนอย่างต่อเนื่องของการดำเนินการภายหลังจากโครงการเสร็จสิ้น ดังนี้

การนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชน ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชน คณะกรรมการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ได้กำหนดโครงสร้างการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ดังนี้ ๑) ระดับนโยบาย ๒) ระดับการกำกับดูแล ๓) ระดับปฏิบัติการ โดยระดับปฏิบัติการของโครงสร้างการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมกำหนดให้มีการจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม (CTC) เพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการบำรุงรักษา ปรับปรุงมาตรฐานของอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับระบบตั๋วร่วม ควบคุมการดำเนินงานของระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) บริหารจัดการรายได้ ตรวจสอบมาตรฐานอุปกรณ์ของผู้ออกและจำหน่ายบัตรโดยสารร่วม และกำหนดเงื่อนไขในการเชื่อมต่อระบบกับผู้ให้บริการอื่น รวมทั้งปรับปรุงระบบการจัดเก็บรายได้ของผู้ให้บริการระบบขนส่ง โดยในการประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๙ สิงหาคม ๒๕๖๐ มีมติรับทราบการดำเนินการนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมการเดินทางของประชาชนตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยมีสาระสำคัญที่ได้กำหนดแนวทางการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมในเรื่อง การจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม (CTC) ในระยะเริ่มต้น สำนักธุรกิจบัตรโดยสารของ รฟม. ทำหน้าที่เป็นผู้บริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม และมีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดกฎเกณฑ์ทางธุรกิจ (Business Rule) สำหรับการใช้ตั๋วร่วมของผู้ให้บริการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการเจรจากับผู้ให้บริการต่าง ๆ ในระบบตั๋วร่วมและลงนามในข้อตกลงกับผู้ให้บริการ (Service Provider Agreement) โดยคำนึงถึงรูปแบบการให้บริการที่ตรงกับความต้องการของผู้โดยสารและเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวม ระยะต่อไป รฟม. จัดตั้งบริษัท เพื่อเป็นผู้บริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม ตามหลักเกณฑ์และกระบวนการจัดตั้ง รวมทั้งกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป ในส่วนการนำระบบตั๋วร่วมมาพัฒนาต่อยอดไปยังภาคส่วนอื่นนอกเหนือจากภาคขนส่ง (Non-Transit) เนื่องจากระบบตั๋วร่วมเป็นการใช้งานลักษณะของบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ที่ได้ออกแบบสามารถพัฒนาต่อยอดให้สามารถใช้งานไปยังภาคส่วนอื่นนอกเหนือจากภาคขนส่ง (Non-Transit) ซึ่งจะดำเนินการในระยะต่อไป เมื่อมีการใช้งานระบบตั๋วร่วมในระบบขนส่งแล้วเสร็จ โดยมีแนวทางให้หน่วยงานบริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม (CTC) เจรจากับร้านค้าและกิจการนอกภาคขนส่งให้ เข้าร่วมใช้งานระบบตั๋วร่วมในการชำระค่าสินค้าและบริการ

โดยสามารถสรุปผลการประเมินผลการดำเนินการโดยใช้หลักเกณฑ์ ๕ ด้าน โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ ๓-๗ ตารางที่ ๓-๘ และภาพที่ ๓-๓

ตารางที่ ๓-๗ : รายละเอียดสรุปผลการประเมินการนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชน

หลักเกณฑ์	รายละเอียด	ผลการประเมิน	เหตุผลประกอบ (โดยสรุป)
๑. ความสอดคล้องของวัตถุประสงค์โครงการ	เพื่อประเมินว่ากิจกรรมและวิธีการดำเนินโครงการสอดคล้องกับวัตถุประสงค์นโยบายและการจัดลำดับความสำคัญ	a – พึงพอใจมากที่สุด	การดำเนินการมีความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล ดังนี้ ๑) ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑–๒๕๘๐ ด้านการสร้างความสามารถ ในการแข่งขันในประเด็นที่ ๔ โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก (๑) เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม ๒) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) ยุทธศาสตร์ที่ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ในการพัฒนาการบริหารจัดการในสาขาขนส่งใน (๓) ๓) สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลให้ความสำคัญในการพัฒนาการเชื่อมต่อและการให้บริการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะในภาพรวมให้ประชาชนได้รับความสะดวกสบายในการเดินทางและเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งสาธารณะต่าง ๆ ประกอบด้วยมติคณะรัฐมนตรี และข้อสั่งการของนายกรัฐมนตรี ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการระบบตั๋วร่วม
๒. ประสิทธิผล	เพื่อพิจารณาเปรียบเทียบผลผลิตที่ได้รับกับเป้าหมายของโครงการ	b – พึงพอใจมาก	การดำเนินการที่เกิดขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับแผนการดำเนินงานที่กำหนดในแต่ละตัวชี้วัด สามารถดำเนินการเป็นไปแผนที่กำหนด ดังนี้ ๑) รองรับการจ่ายเงินสวัสดิการสังคมและช่วยเหลือผู้มีรายได้น้อย (e-Payment) ผ่าน บัตรสวัสดิการผู้มีรายได้น้อยในการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ๒) ปริมาณผู้ใช้บริการระบบตั๋วร่วม (บัตรแมงมุม/บัตรสวัสดิการแห่งรัฐ) ในระบบขนส่งสาธารณะที่มีจำนวนเพิ่มสูงขึ้น

หลักเกณฑ์	รายละเอียด	ผลการประเมิน	เหตุผลประกอบ (โดยสรุป)
			อย่างไรก็ตาม ในการดำเนินงานให้ระบบขนส่งสาธารณะสามารถรองรับการระบบตั๋วร่วม (e-ticket) ได้เป็นไปตามแผนการเปิดใช้บริการระบบตั๋วร่วม (บัตรแมงมุม) ในภาคขนส่ง ปี ๒๕๖๑-๒๕๖๒ ยังไม่สามารถดำเนินการให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด อันประกอบด้วย ขสมก. รฟฟท. เรือด่วนเจ้าพระยา และรถแท็กซี่ (ที่พร้อมร่วม)
๓. ประสิทธิภาพ	เพื่อประเมินความเหมาะสมของปัจจัยที่จะทำให้โครงการสำเร็จตามแผนการดำเนินงาน ทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ	c – พอใจ	โดยพิจารณาหลักเกณฑ์การประเมินด้านประสิทธิภาพในระยะเวลาในการดำเนินการ ดังกล่าว เมื่อเทียบกับแผนที่กำหนด พบว่า ๑) การเปิดใช้บริการระบบตั๋วร่วมกับบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ ในภาคขนส่ง สามารถดำเนินการได้เป็นไปตามแผนที่กำหนด ดังนี้ - รถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) (รฟม.) - รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน (แอร์พอร์ต เรล ลิงก์) (รฟฟท.) - รถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) - รถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ ๖ รอบ พระชนมพรรษา (สายสีเขียว) และส่วนต่อขยาย (BTS) อย่างไรก็ตามในการเปิดใช้บริการระบบตั๋วร่วมกับเรือด่วนเจ้าพระยาที่ได้กำหนดไว้ในแผนที่จะเปิดใช้บริการในเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๒ ขณะนี้ยังไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากขณะนี้กระทรวงการคลังยังไม่มีนโยบายที่จะขยายการการรองรับการใช้งานบัตรสวัสดิการแห่งรัฐกับเรือด่วนเจ้าพระยา

หลักเกณฑ์	รายละเอียด	ผลการประเมิน	เหตุผลประกอบ (โดยสรุป)
			๒) การเปิดใช้บริการระบบตั๋วร่วมกับบัตรแมงมุม (ระบบปิด Closed Loop) ในภาคขนส่ง ยังไม่สามารถดำเนินการได้เป็นไปตามแผนที่กำหนดเกือบทั้งหมด ประกอบด้วย - รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน (แอร์พอร์ต เรล ลิงก์) (รฟฟท.) - รถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) - เรือด่วนเจ้าพระยา (บริษัท เรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด) - รถแท็กซี่ (ที่พร้อมร่วม) ยกเว้น รถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) (รฟม.) ที่สามารถดำเนินการเปิดใช้บริการได้เป็นไปตามแผนที่กำหนด เนื่องมาจากรถไฟฟ้าดังกล่าวทั้ง ๒ สาย อยู่ในการบริหารจัดการของ รฟม. ๓) การเปิดให้บริการบัตรแมงมุมระบบ EMV (Europay MasterCard และVisa) ที่เป็นระบบเปิด (Open Loop) โดยแผนการดำเนินการเปิดใช้บริการได้กำหนดไว้ในเดือนธันวาคม ๒๕๖๒ ซึ่งหากพิจารณาการดำเนินการที่เกิดขึ้นจริงของ รฟม. ขณะนี้อยู่ระหว่างขั้นตอนของการจัดทำบันทึกข้อตกลงโครงการระบบตั๋วร่วมสำหรับบัตรโดยสารชนิด EMV Contactless กับผู้รับจ้างจัดทำระบบ ทำให้ยังไม่สามารถเริ่มดำเนินการจัดทำระบบได้ตามแผนที่กำหนด อาจส่งผลทำให้การเปิดใช้บริการบัตรแมงมุมระบบ EMV ล่าช้าออกไปจากที่กำหนดไว้ในแผน อย่างไรก็ตามได้มีการเร่งรัดให้ รฟม. ในฐานะผู้บริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม (CTC) ร่วมกันประสานการดำเนินงานในทุกส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบตั๋วร่วม เพื่อให้ดำเนินการให้เป็นไปตามแผนที่ได้กำหนดต่อไป

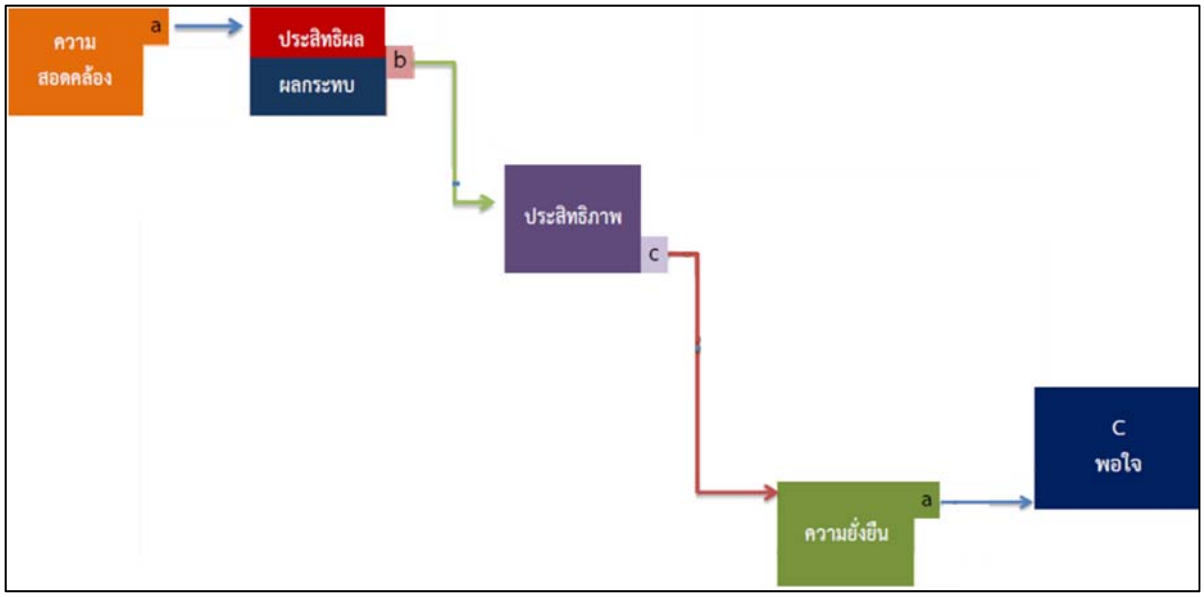
หลักเกณฑ์	รายละเอียด	ผลการประเมิน	เหตุผลประกอบ (โดยสรุป)
๔. ผลกระทบ	เพื่อประเมินการบรรลุเป้าหมายโครงการในภาพรวมหรือในระดับที่กำหนดไว้หรือไม่ ทั้งในส่วนของผลลัพท์ทางตรงและผลลัพธ์ทางอ้อมจากโครงการ	a – พึงพอใจมากที่สุด	การนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชน ทำให้เพิ่มความสะดวกสบายต่อการเดินทางประชาชน ส่งเสริมใช้บริการขนส่งสาธารณะมากขึ้น ลดปัญหาการจราจรที่ติดขัดในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ลดภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนในการเดินทางระหว่างระบบตั้งแต่ ๒ ระบบขึ้นไปจากการใช้ระบบตั๋วร่วม ซึ่งระบบตั๋วร่วมเป็นการนำเทคโนโลยีบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ สามารถจัดเก็บข้อมูลการเดินทางของประชาชนที่ใช้ระบบขนส่งสาธารณะที่เดินทางมากกว่าหนึ่งเส้นทางขึ้นไป และมีการเดินทางเชื่อมต่อหลายระบบในภาคขนส่งสาธารณะอันจะเป็นฐานข้อมูลที่สำคัญ (Big Data) ที่เข้ามามีบทบาทต่อการกำหนดนโยบายการพัฒนาในด้านคมนาคมและการบริหารจัดการระบบขนส่งและจราจรของภาครัฐที่มุ่งเน้นพัฒนาให้เป็นระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) ของประเทศและสามารถเป็นเครื่องมือในการตอบสนองต่อนโยบายของรัฐที่ให้สิทธิประโยชน์แก่ประชาชน
๕. ความยั่งยืนของโครงการ	เพื่อประเมินความพร้อมของหน่วยงานเจ้าของโครงการในการจัดทำแผนบำรุงรักษาและความต่อเนื่องของการดำเนินงานภายหลังโครงการเสร็จสิ้น	a – พึงพอใจมากที่สุด	คณะกรรมการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (CTAC) ได้กำหนดโครงสร้างการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมในระดับนโยบาย ระดับกำกับดูแล และระดับปฏิบัติการที่มีความชัดเจน โดยมี รฟม. ทำหน้าที่เป็นผู้บริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดกฎเกณฑ์ทางธุรกิจ (Business Rule) สำหรับการใช้ตั๋วร่วมของผู้ให้บริการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการเจรจากับผู้ให้บริการต่าง ๆ ในระบบตั๋วร่วม และลงนามในข้อตกลงกับผู้ให้บริการ (Service Provider Agreement) โดยคำนึงถึงรูปแบบการให้บริการที่ตรงกับความต้องการของผู้โดยสาร และเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวม

หลักเกณฑ์	รายละเอียด	ผลการประเมิน	เหตุผลประกอบ (โดยสรุป)
			ให้การดำเนินการของระบบตั๋วร่วม มีความต่อเนื่อง อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งระบบตั๋วร่วมได้ออกแบบให้สามารถพัฒนาต่อยอดให้สามารถใช้งานไปยังภาคส่วนอื่นนอกเหนือจากภาคขนส่ง (Non-Transit) ซึ่งจะดำเนินการในระยะต่อไป เมื่อมีการใช้งานระบบตั๋วร่วมในระบบขนส่งแล้วเสร็จ จากที่กล่าวข้างต้น ถือเป็นปัจจัยที่ส่งผลให้การนำระบบตั๋วร่วม มาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชนเกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม และมีความยั่งยืนที่จะพัฒนาต่อยอดการดำเนินงานระบบตั๋วร่วมให้เกิดประโยชน์ส่วนรวมแก่ประชาชน ต่อไป

ตารางที่ ๓-๘ : สรุปผลการประเมินตามเกณฑ์การพิจารณา ๕ ด้านของการนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชน

เกณฑ์การพิจารณา	ตัวชี้วัด	ผลการประเมิน
ความสอดคล้อง		
a : สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลอย่างมาก b : สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลบางส่วน c : ไม่สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล	- สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ - สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ของประเทศ - สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล	a
ประสิทธิผล		
a : บรรลุวัตถุประสงค์มากกว่าร้อยละ ๘๐ ของแผนที่วางไว้ b : บรรลุวัตถุประสงค์ร้อยละ ๕๐-๘๐ ของแผนที่วางไว้ c : บรรลุวัตถุประสงค์น้อยกว่าร้อยละ ๕๐ ของแผนที่วางไว้	- นำระบบตั๋วร่วม (บัตรแมงมุม) มาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชนในระบบขนส่งสาธารณะ - รองรับการจ่ายเงินสวัสดิการสังคมและช่วยเหลือผู้มีรายได้น้อย (e-Payment) ผ่านบัตรสวัสดิการผู้มีรายได้น้อยในการใช้บริการระบบขนส่งมวลชน - ปริมาณผู้ใช้บริการระบบตั๋วร่วม (บัตรแมงมุม/บัตรสวัสดิการแห่งรัฐ) ในระบบขนส่งสาธารณะ	b

เกณฑ์การพิจารณา	ตัวชี้วัด	ผลการประเมิน
ประสิทธิภาพ		
a : ดำเนินการเสร็จร้อยละ ๑๐๐ โดยใช้งบประมาณและระยะเวลา เท่ากับหรือน้อยกว่าแผนที่วางไว้ b : ดำเนินการร้อยละ ๑๐๐-๑๕๐ ของแผนที่วางไว้ c : ดำเนินการมากกว่าร้อยละ ๑๕๐ ของแผนที่วางไว้	- ระยะเวลาที่ใช้ดำเนินการเมื่อเทียบกับแผนที่กำหนด	c
ผลกระทบ		
a : ส่งผลให้เกิดผลลัพธ์ทางอ้อมที่ส่งผลกระทบในเชิงบวก b : ผลกระทบทางอ้อมในเชิงลบ c : ผลกระทบทางอ้อมในเชิงลบอย่างร้ายแรง	- ผลกระทบทางตรงที่เกิดจากการดำเนินการ - ผลกระทบทางอ้อมที่เกิดจากการดำเนินการ	a
ความยั่งยืน		
a : มั่นใจว่าโครงการยั่งยืน b : มีแนวโน้มที่จะเกิดปัญหาแต่มีโอกาสพัฒนาและแก้ไข c : โครงการไม่อาจดำเนินการอย่างยั่งยืนหากไม่ได้รับความช่วยเหลือ	- โครงสร้างการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมและหน่วยงานในการบริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม - การพัฒนาต่อยอดไปยังภาคส่วนอื่นนอกเหนือจากภาคขนส่ง (Non-Transit)	a
ผลการประเมินรวม		C



ภาพที่ ๓-๓ : ผลคะแนนภาพรวมประเมินของการนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชน

การดำเนินการมีผลการประเมินในภาพรวมอยู่ในระดับ C หมายถึง พอใจ โดยมีคะแนนการประเมินผล ๓ ด้าน คือ ความสอดคล้อง ผลกระทบ และความยั่งยืน อยู่ในระดับ a หมายถึง พึงพอใจมากที่สุด สำหรับด้านประสิทธิผล อยู่ในระดับ b หมายถึง พึงพอใจมาก และประสิทธิภาพ อยู่ในระดับ c หมายถึง พอใจ

๓.๓ ประโยชน์ที่ได้รับจากการดำเนินงาน

ตามที่ได้มีการรวบรวมข้อมูลติดตามผลความคืบหน้าในการดำเนินการตามแผนการดำเนินการระบบตั๋วร่วมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง พร้อมกับนำมาวิเคราะห์และประเมินในระดับผลลัพธ์และผลกระทบแล้ว จึงนำไปสู่การจัดทำข้อมูลในการรายงานความคืบหน้าพร้อมกับเสนอมาตรการแนวทางที่เป็นการสร้างกลไกการกำกับติดตามการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมในรูปแบบต่าง ๆ ที่สามารถตอบสนองต่อการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ทันต่อสถานการณ์ และเสริมสร้างการบูรณาการในทุกระดับตั้งแต่ระดับนโยบาย ระดับกำกับดูแล และระดับปฏิบัติการ เพื่อให้การดำเนินงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมที่มีความชัดเจนมีประสิทธิภาพต่อกระทรวงคมนาคม ตามที่ได้ปรากฏในหัวข้อ ๒.๒ มาขับเคลื่อนให้มีการนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชน ของระบบขนส่งสาธารณะในทุกระบบได้อย่างเป็นรูปธรรม มีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชน มีวัตถุประสงค์ “เพิ่มความสะดวกสบายในการเชื่อมต่อการเดินทางทุกรูปแบบให้กับประชาชน” อันส่งผลให้เกิดประโยชน์ ดังนี้

๑) ประชาชนผู้ใช้บริการบัตรตั๋วร่วม (บัตรแมงมุม) ทำให้ได้รับความสะดวกสบายในการเดินทางและชำระเงิน รวมทั้งสามารถเข้าถึงการเดินทางได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ลดเวลาและเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางของประชาชนไว้ในบัตรเดียว ตามนโยบายรัฐบาล และนโยบายของกระทรวงคมนาคม

๒) ลดภาระค่าใช้จ่ายของประชาชนในการเดินทางระหว่างระบบตั้งแต่ ๒ ระบบขึ้นไป อันเนื่องมาจากบัตรตั๋วร่วม (บัตรแมงมุม) นำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้เพื่อการเดินทางที่จะเชื่อมโยงทุกระบบของการเดินทางไว้ในบัตรเพียงเดียว

๓) ลดปัญหาการจราจรที่ติดขัดในกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยกระตุ้นให้ประชาชนลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิงจากรถยนต์ส่วนบุคคลให้มาใช้บริการขนส่งสาธารณะมากขึ้น

๔) นำเทคโนโลยีในรูปแบบของบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ที่สามารถพัฒนาต่อยอดการใช้งานไปยังภาคส่วนอื่นนอกเหนือจากภาคขนส่ง (Non-Transit) โดยเป็นลักษณะการใช้บัตรอิเล็กทรอนิกส์แทนเงินสด (e-Payment) อันเป็นการพัฒนาโดยการนำเทคโนโลยีเข้าสู่ความเป็นดิจิทัล (Digitization) และสนับสนุนนโยบายระบบการชำระเงินแบบอิเล็กทรอนิกส์แห่งชาติ (National e-Payment) ที่มีเป้าหมายส่งเสริม e-Payment ในทุกภาคส่วน (Cashless Society) ของประเทศ ถือเป็นการปฏิรูปด้านเทคโนโลยีการดำเนินชีวิตของประชาชนในประเทศสู่ยุค Thailand ๔.๐

๕) ขับเคลื่อนให้ภาครัฐมีการบริหารจัดการโดยนำเทคโนโลยีจัดเก็บข้อมูลการเดินทางของประชาชนที่ใช้ระบบขนส่งสาธารณะที่เดินทางมากกว่าหนึ่งเส้นทางขึ้นไป และมีการเดินทางเชื่อมต่อหลายระบบในภาคขนส่งมวลชน อันจะเป็นฐานข้อมูลที่สำคัญ (Big Data) ที่เข้ามามีบทบาทต่อการกำหนดนโยบายการพัฒนาในด้านคมนาคมและการบริหารจัดการระบบขนส่งและจราจรที่มุ่งเน้นพัฒนาให้เป็นระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) ของประเทศ

๖) ระบบตั๋วร่วม สามารถเป็นเครื่องมือในการตอบสนองต่อนโยบายของรัฐที่ให้สิทธิประโยชน์แก่ประชาชน อาทิเช่น การลดค่าโดยสารในการเชื่อมต่อการเดินทางระบบขนส่งสาธารณะจากการใช้บัตรตั๋วร่วม (บัตรแมงมุม) ของประชาชน เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะของภาครัฐ ระบบตั๋วร่วมสามารถรองรับระบบการจ่ายเงินสวัสดิการสังคมและช่วยเหลือผู้มีรายได้น้อย (e-Payment) ผ่าน “บัตรสวัสดิการผู้มีรายได้น้อย” ของรัฐบาลที่ลงทะเบียนในเขตกรุงเทพฯ นนทบุรี อยุธยา ปทุมธานี นครปฐม สมุทรปราการ และสมุทรสาคร (รวม ๗ จังหวัด) จำนวน ๑.๓ ล้านใบ ให้สามารถใช้บัตรสวัสดิการในการใช้บริการระบบขนส่งมวลชน เช่น รถไฟฟ้า รถโดยสารประจำทาง ซึ่งตอบสนองนโยบายยุทธศาสตร์ชาติในการแก้ไขปัญหาความเหลื่อมล้ำและความยากจนในสังคมไทยของรัฐบาล

๓.๔ ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน

สนข. ได้มีการติดตามความคืบหน้าในการดำเนินการตามแผนการดำเนินการระบบตั๋วร่วมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง สืบเนื่องจากรัฐบาลและประชาชนได้รับทราบแผนดังกล่าว และให้ความสนใจมาโดยตลอด หากไม่สามารถเปิดใช้งานระบบตั๋วร่วมได้ตามกำหนด จะส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นในการบริหารงานของรัฐบาลและกระทรวงคมนาคม ซึ่งจากการติดตามความคืบหน้าในการดำเนินการดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง พบว่ามีปัญหาอุปสรรคหลายประการที่มีผลทำให้การดำเนินการเกิดความล่าช้าไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนด โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการที่เกิดจากการเชื่อมบัตรโดยสารหรือระบบตั๋วร่วมเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงานทั้งภาคราชการ รัฐวิสาหกิจ เอกชน และสถาบันการเงิน ที่ต้องร่วมมือกันทั้งทางด้านเทคนิคระบบตั๋วร่วมและทางด้านธุรกิจ ซึ่งขณะนี้ สนข. ร่วมกับ รฟม. ในฐานะผู้บริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม (CTC) อยู่ระหว่างดำเนินงานในทุกส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบตั๋วร่วม เพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามแผนที่ได้กำหนดและขับเคลื่อนให้ระบบตั๋วร่วมมาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชนกับระบบขนส่งมวลชนของประเทศอย่างเป็นรูปธรรมและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อส่วนรวม

๓.๕ ข้อเสนอแนะ

ในการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม โดยเบื้องต้นคณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๙ สิงหาคม ๒๕๖๐ รับทราบผลการดำเนินการนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมการเดินทางของประชาชนตามที่กระทรวงคมนาคม เสนอ ซึ่งจะมีสำนักธุรกิจบัตรโดยสารของ รฟม. ทำหน้าที่เป็นผู้บริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม (CTC) ในระยะเริ่มแรก และในระยะยาวให้ รฟม. จัดตั้งบริษัทเพื่อเป็นผู้บริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม (CTC) ตามหลักเกณฑ์และกระบวนการจัดตั้ง รวมทั้งกฎหมายและระเบียบ

ที่เกี่ยวข้องต่อไป จึงเห็นควรให้ รฟม. มีความชัดเจนในการดำเนินการบริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม ดังนี้

๑) ความชัดเจนในเรื่องนโยบายและแนวทางการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม เช่น การบริหารจัดการรหัสความปลอดภัยของระบบตั๋วร่วม และการพิจารณาเงื่อนไขทางธุรกิจ สำหรับการใช้ตั๋วร่วมของผู้ให้บริการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการสนับสนุนการเข้าร่วมในระบบตั๋วร่วมของผู้ประกอบการที่ให้บริการอยู่ในปัจจุบันและในอนาคตโดยคำนึงถึงรูปแบบการให้บริการที่ตรงกับความต้องการของผู้โดยสารและเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวม

๒) ความชัดเจนของแผนการพัฒนาหน่วยงานเพื่อรองรับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ซึ่งเป็นเรื่องสำคัญของประเทศที่จะมีการเชื่อมต่อการเดินทางของระบบขนส่งสาธารณะที่มีอยู่ในปัจจุบันและกำลังจะเปิดให้บริการในอนาคต รวมถึงการรองรับของระบบตั๋วร่วมที่สามารถใช้ในการชำระค่าสินค้าและบริการนอกภาคขนส่ง (Non-Transit) ได้ พร้อมกับพิจารณาต่อไปในระยะยาวด้วยว่า จะมีนโยบายและแนวทางดำเนินการอย่างไรตามที่คณะรัฐมนตรี มีมติรับทราบในเรื่องการจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมในระยะยาวดังกล่าว โดยคำนึงถึงประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อส่วนรวม

๓) กำหนดแผนการดำเนินงานต่าง ๆ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบตั๋วร่วมที่สามารถดำเนินงานในทางปฏิบัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้อย่างเป็นรูปธรรมและเป็นไปตามแผนที่กำหนด พร้อมกับกำหนดแนวทางปฏิบัติในการบริหารจัดการความเสี่ยง กรณีการดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้องแล้ว ปรากฏว่าเกิดปัญหาอุปสรรค ซึ่งส่งผลให้เกิดความล่าช้าไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนด หรือมีปัจจัยอื่นใดที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานตามแผนการเปิดใช้งานระบบตั๋วร่วมที่กำหนดไว้

๓.๖ บทเรียนที่ได้รับ

การดำเนินการนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชน ถือเป็นเรื่องใหม่ของประเทศ ซึ่งเป็นการนำเทคโนโลยีเป็นบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์มาใช้กับระบบขนส่งมวลชนในทุกรูปแบบโดยใช้บัตรตั๋วร่วม (แมงมุม) ไว้ในบัตรเดียวจะช่วยอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนในการเดินทางและชำระเงิน รวมทั้งสามารถเข้าถึงการเดินทางได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ลดเวลา และเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทาง เกิดการเชื่อมต่อการเดินทางของระบบขนส่งสาธารณะในทุกระบบได้อย่างไร้รอยต่อ สนับสนุนระบบตั๋วโดยสารให้เป็นหนึ่งเดียว ลดระยะเวลาในการซื้อตั๋วโดยสาร และไม่ต้องเสียค่าแรกเข้าซ้ำซ้อนในการเดินทางมากกว่าหนึ่งเส้นทางขึ้นไป ลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน อย่างไรก็ตามจากการติดตามผลความคืบหน้าในการดำเนินการตามแผนการดำเนินการระบบตั๋วร่วมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง พบว่าการเชื่อมระบบตั๋วร่วมเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงานทั้งภาคราชการ รัฐวิสาหกิจ เอกชน และสถาบันการเงิน ที่ต้องร่วมมือกันอย่างใกล้ชิด ทั้งในด้านเทคนิคระบบตั๋วร่วมและทางด้านธุรกิจ ผนวกกับในการดำเนินงานระบบตั๋วร่วมเกิดปัญหาอุปสรรคหลายประการ หากยังมีการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในลักษณะแบบเดิมและไม่ตอบสนองในการแก้ปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้นจะมีผลทำให้การดำเนินงานเกิดความล่าช้าไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนด โดยแผนการดำเนินการดังกล่าวรัฐบาลและประชาชนได้รับทราบและให้ความสนใจมาโดยตลอด หากไม่สามารถเปิดใช้งานระบบตั๋วร่วมได้ตามกำหนด จะส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นในการบริหารงานของรัฐบาลและกระทรวงคมนาคมที่ได้ให้ความสำคัญและเป็นเรื่องที่ต้องเร่งรัดดำเนินงานให้แล้วเสร็จเป็นไปตามแผนการเปิดใช้งานระบบตั๋วร่วมที่กำหนด

อย่างไรก็ตามจากข้อมูลที่ สนข. ติดตามผลความคืบหน้าในการดำเนินการตามแผนการดำเนินการระบบตั๋วร่วมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่องเป็นระยะเวลาประมาณ ๒ ปี พร้อมกับนำมาวิเคราะห์และประเมินในระดับผลลัพธ์และผลกระทบแล้ว เห็นสมควรปรับปรุงขั้นตอนการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการนำระบบตั๋วร่วม (e-ticket) มาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้มีประสิทธิภาพอย่างเร่งด่วน จึงนำไปสู่การจัดทำข้อมูลในการรายงานความคืบหน้าพร้อมกับเสนอมาตรการแนวทางที่เป็นการสร้างกลไกการกำกับติดตามการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมในรูปแบบต่าง ๆ ที่สามารถตอบสนองต่อการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ทันต่อสถานการณ์และเสริมสร้างการบูรณาการในทุกระดับตั้งแต่ระดับนโยบาย ระดับกำกับดูแล และระดับปฏิบัติการ เพื่อให้การดำเนินงานบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมที่มีความชัดเจนมีประสิทธิภาพต่อกระทรวงคมนาคม ตามที่ได้ปรากฏในหัวข้อ ๒.๒ ซึ่งขณะนี้ สนข. ร่วมกับ รฟม. ในฐานะผู้บริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม (CTC) อยู่ระหว่างร่วมกันประสานการดำเนินงานในทุกส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบตั๋วร่วม เพื่อให้ดำเนินการให้เป็นไปตามแผนที่ได้กำหนดและขับเคลื่อนให้ระบบตั๋วร่วมมาใช้ในการเชื่อมต่อการเดินทางของประชาชนกับระบบขนส่งสาธารณะของประเทศอย่างเป็นรูปธรรมและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อส่วนรวม