

“คมนาคม”ปลุกระบบตั๋วร่วม EMV

บิ่บค่าโดยสารรถไฟฟ้าลด 30%

กรุงเทพฯรับปรับหัวอ่าน-คุมบิกดาต้า



“ระบบตั๋วร่วม” ความหวังเดียว ที่จะช่วยทำให้ค่าโดยสารรถไฟฟ้าถูกลงได้ แต่ถึงวันนี้ ก็ยังไม่มีทีท่าว่าจะสำเร็จ...ซึ่งปัญหาอุปสรรคคือนโยบายที่กลับไปกลับมา แม้ว่าจะมีการลงนามในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) ระหว่างหน่วยงานรัฐ และผู้ประกอบการเอกชน ทั้งบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM และบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BTS เพื่อให้เกิดการเจรจาข้อตกลงทางธุรกิจเมื่อ มี.ค. 2563

โดยตั้งเป้าให้สามารถใช้เดินทางข้ามระบบ (Interoperable Ticketing System) หรือให้บัตรที่มีในปัจจุบัน บัตรแมงมุม บัตร MRT Plus ของ รฟม. และบัตร Rabbit ของ BTS สามารถนำไปใช้บริการข้ามสายกันได้ ในเดือน ต.ค. 2563

แต่ทว่า!!! เกือบ 1 ปี ทุกอย่างนิ่งสนิท เหมือนถูกแช่แข็ง และคนไทยยังจ่ายค่ารถไฟฟ้าแพงเหมือนเดิม

เนื่องจากต้องมีการพัฒนาระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ (AFC) เพื่อให้สามารถรองรับการใช้บัตรจากต่างค่ายได้ โดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และ BEM มีค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงหัวอ่าน รถไฟฟ้า MRT สายสีม่วง สายสีน้ำเงินรวมกว่า 200 ล้านบาท ส่วน BTS มีค่าใช้จ่ายกว่า 120 ล้านบาท

ส่วนรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงก์ นั้น บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท.จำกัดได้ทำสัญญาจ้าง บริษัท สมาร์ทเทคโนโลยี คอร์ปอเรชั่น จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนจากประเทศจีน

ติดตั้งซอฟต์แวร์และหัวอ่านบัตรโดยสารร่วม (บัตรแมงมุม) วงเงิน 104 ล้านบาท สัญญาระหว่างเดือนพ.ย. 2561-เม.ย. 2562 แต่ไม่สามารถดำเนินงานได้ ล่าสุดอยู่ระหว่างการยกเลิกสัญญา

● กรุงเทพฯ เสนอลงทุนปรับระบบปลดล็อกทุกปัญหา

“ศักดิ์สยาม ชิดชอบ” รว.คมนาคม กล่าวว่า รฟม.ได้รายงานต่อคณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วม ครั้งที่ 1/2564 เมื่อวันที่ 28 ม.ค.2564 ในการเร่งจัดทำระบบให้บัตรโดยสารที่มีอยู่ในปัจจุบันสามารถใช้บัตรข้ามระบบได้ ระหว่างรถไฟฟ้าสายสีเขียว สายสีน้ำเงิน และสายสีม่วง ซึ่งจะทำให้เกิดความสะดวกในการใช้บริการระบบขนส่งมวลชนและส่งผลให้มีปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางข้ามระบบสูงขึ้น

ส่วนแผนระยะยาวคือ การทำระบบตั๋วร่วมแบบ Account Based Ticketing (ABT) โดยใช้บัตร EMV Contactless (Europay Mastercard and Visa) โดย รฟม. มีความพร้อมที่จะร่วมมือกับสถาบันการเงินที่มีระบบ EMV

ซึ่งล่าสุดธนาคารกรุงไทยได้แจ้งว่ามีความพร้อมที่จะลงทุนในระบบ EMV ทั้งหมดเพื่อให้ผู้ประกอบการมาใช้บริการของธนาคารกรุงไทย สำหรับสายสีม่วง และสายสีน้ำเงิน โดยตั้งเป้าหมายในเดือน ต.ค. 2564 จะใช้ได้ประมาณ 50% และจะใช้อย่างเต็มรูปแบบภายในเดือน ม.ค. 2565

โดยได้แต่งตั้งคณะกรรมการเพิ่มเติม 2 ชุด ได้แก่คณะกรรมการด้านการกำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีและสถาปัตยกรรมองค์กร ทำหน้าที่กำหนดมาตรฐานเทคโนโลยีการออกตั๋วร่วม มาตรฐานเทคโนโลยีระบบงาน มาตรฐานโครงสร้างข้อมูล มาตรฐาน ความปลอดภัยทางเทคโนโลยี และมาตรฐานการดำเนินงานของระบบงาน และคณะกรรมการด้านการกำหนดมาตรฐานอัตราค่าโดยสารและจัดสรรรายได้ ทำหน้าที่ กำหนดมาตรฐานการจัดเก็บค่าธรรมเนียม มาตรฐานการจัดสรรรายได้ มาตรฐานอัตราค่าโดยสารในกรณีใช้อัตรา ค่าโดยสารร่วม และกรอบมาตรฐานค่าธรรมเนียมการชำระเงิน และการเจรจาต่อรองกับผู้ให้บริการ

● รฟม.-BEM พนักนำร่อง EMV ใช้ บัตรเครดิต-เดบิต จ่ายค่าโดยสาร

“ภาคพงศ์ ศิริกันทรมาศ” ผู้ว่าฯรฟม. กล่าวว่า ที่ผ่านมากการปรับหัวอ่านเพื่อรับบัตรรถไฟฟ้าข้ามระบบไม่ประสบความสำเร็จเพราะยังมีข้อจำกัด เรื่องลิขสิทธิ์ของผู้ผลิตระบบเดิมที่โอเปอเรเตอร์แต่ละรายใช้อยู่ การปรับปรุงจำเป็นต้องให้ผู้ผลิตเดิมทำ เพราะก่อนหน้านี้ เรื่องระบบตั๋วไม่มีมาตรฐานกลาง

ส่วนระบบตั๋วร่วมในรูปแบบ ABT ซึ่งเป็นการชำระค่าโดยสารด้วยบัตรเครดิตหรือเดบิตนั้นมาตรฐานบัตรอยู่แล้ว ขณะที่ธนาคารกรุงไทยเสนอตัวที่จะลงทุนปรับปรุงระบบหัวอ่านเพื่อให้สามารถอ่านบัตรเครดิต หรือเดบิต ที่ออกโดยธนาคาร และสามารถทำธุรกรรมทางการเงิน หรือการใช้ชำระค่าโดยสารรถไฟฟ้าได้ ในลักษณะเดียวกับการใช้บัตรเครดิตหรือเดบิตชำระค่าสินค้าและบริการอื่นๆ

โดยร้านค้าต้องสมัครเข้าใช้บริการตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย ดังนั้น ผู้ให้บริการระบบขนส่งจะต้องสมัครใช้บริการกับธนาคาร ซึ่งขณะนี้ รฟม.และ BEM ได้สมัครเข้าร่วมเรียบร้อยแล้ว

หลังจากนี้กรุงเทพฯจะเข้ามาทำการปรับระบบหัวอ่านที่สถานีรถไฟฟ้า MRT สีน้ำเงินและสีม่วง เพื่อให้สามารถทำการบันทึก เมื่อมีการแตะบัตรเครดิต /เดบิต ผ่านเข้าและออกจากระบบ เพื่อคำนวณอัตราค่าโดยสารในการเดินทางออกมา

แผนดำเนินงานระบบตั๋วร่วม EMV

เริ่มใช้แล้ว

- ทางด่วน ทดลองใช้ในบางเส้นทาง เช่น กาญจนภิเษก/อุดรรัถยา/ศรีรัชวงแหวนรอบนอก

เริ่มใช้แล้ว

- รถโดยสารประจำทาง ขสมก. นำร่องบางส่วน และจะขยายให้ครอบคลุมรถโดยสารของเอกชน

มี.ย.-ก.ค. 64

- นำร่องทดลองใช้ กับระบบรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน/สายสีม่วง

ม.ค. 65

- ใช้เต็มรูปแบบ ระบบรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน/สายสีม่วง

อนาคต

- โครงการนำร่อง ใช้กับเรือไฟฟ้าโดยสาร (MINE Smart Ferry)

ที่มา: ผู้จัดการรายวัน 360°

ซึ่งเป็นการพัฒนาระบบตั๋วร่วมโดยภาคธนาคาร ซึ่งเปลี่ยนรูปแบบจากเดิมตามเทคโนโลยีที่เปลี่ยนไป

● นำร่องทดสอบกลางปี 64 ใช้ได้เต็มระบบ ม.ค. 65

ผู้ว่าฯ รฟม.กล่าวว่า ได้กำหนดแผนงานแล้วจะนำร่องใช้ระบบ EMV ที่ MRT สีน้ำเงินและม่วงภายในกลางปี 2564 ซึ่งกรุงเทพฯ จะปรับปรุงระบบหัวอ่านทุกสถานี โดยจะเริ่มจากประตูช่องทางเข้าที่อยู่ติดกับห้องจำหน่ายบัตรโดยสารก่อน 1 จุด เพื่อจะทดสอบระบบใช้เวลาประมาณ 3 เดือน จากนั้นภายใน ต.ค. 2564 จะขยายการติดตั้งหัวอ่านบัตร EMV ให้ได้ครึ่งหนึ่งของประตูทางเข้า (gate) แต่ละสถานี และจะครบทั้ง 100% ในม.ค. 2565

รูปแบบนี้มั่นใจว่าจะทำให้ระบบตั๋วร่วมสำเร็จเร็วและง่ายขึ้นเพราะวิน...วินกันทุกฝ่าย โดยกรุงเทพฯ จะเข้ามาลงทุนปรับปรุงระบบแทนทั้งหมด

ในส่วนของผู้ประกอบการรถไฟฟ้าเอง นอกจาก จะประหยัดค่าลงทุนปรับปรุงระบบหัวอ่านแล้ว ยังไม่มีต้นทุนค่าใช้จ่ายในการออกบัตรโดยสารอีกด้วย เนื่องจากเป็นการใช้งานผ่านบัตรเครดิตหรือเดบิต ซึ่งธนาคารเป็นผู้ออกให้ลูกค้าอยู่แล้ว

● กรุงเทพฯคิดค่าธรรมเนียมเป็นเรื่องปกติ ตามกติกาแบงก์ชาติ

โดยเบื้องต้น ธนาคารกรุงเทพฯ จะหักค่าธรรมเนียมจากผู้ให้บริการรถไฟฟ้า กรณีที่มีการชำระค่าโดยสาร ด้วยบัตรของกรุงเทพฯ โดยบัตรเครดิต คิดอัตรา 0.8% บัตรเดบิตคิดอัตรา 0.5% ส่วนกรณีที่ใช้บัตรจากธนาคารอื่น จะมีข้อตกลงระหว่างธนาคารกับธนาคารในการหักค่าธรรมเนียมระหว่างกัน ซึ่งมีกติกาข้อตกลงของแบงก์ชาติกำหนดไว้อยู่แล้ว ซึ่งรูปแบบเป็นเหมือนกับการชำระค่าสินค้าและบริการตามห้างสรรพสินค้าหรือร้านค้า ด้วยบัตรเครดิตหรือเดบิต

สำหรับผู้โดยสารนั้นจะได้รับประโยชน์สูงสุด เพราะสามารถเลือกชำระค่าโดยสารได้หลายวิธี ทั้งการใช้เหรียญโดยสาร การใช้บัตร MRT บัตรแมงมุม บัตรสวัสดิการแห่งรัฐ และบัตรเครดิต/เดบิต

ผู้ว่าฯ รฟม. ยืนยันว่าธุรกรรมทางการเงินไม่ว่าจะเป็นรูปแบบไหน ผู้ประกอบการมีค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น เช่นปัจจุบันผู้ถือบัตร MRT ต้องการเติมเงินโดยใช้บัตรเครดิต BEM จะต้องจ่ายค่าธรรมเนียมให้ธนาคารเจ้าของบัตรเครดิตอัตรา 0.8%



หรือกรณีเติมเงินโดยใช้เงินสด จะมีค่าใช้จ่ายหรือค่าธรรมเนียมในการทำธุรกรรมเงินสด ซึ่งจะมีบริษัทที่ทำหน้าที่ดูแลเงินสดให้ ซึ่งอัตราสูงถึง 1-2%

● ทางด่วนใช้แล้ว บัตรเครดิต-เดบิต “แตะผ่านด่าน แสนสะดวก

เมื่อวันที่ 29 ม.ค. 2564 BEM ได้เปิดทดลองใช้ระบบการชำระค่าผ่านทางด้วยบัตรเดบิต หรือบัตรเครดิต VISA PayWave และ MASTERCARD Paypass ที่ทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกฯ และทางพิเศษอุดรรัถยา (บางปะอิน-ปากเกร็ด) โดยผู้ใช้บริการทางพิเศษสามารถชำระค่าผ่านทางด้วยวิธีดังกล่าว โดยมีขั้นตอนที่ง่ายและสะดวก คือขับเข้าช่องเงินสดทุกช่อง ลดกระเจก และแตะบัตรที่มีสัญลักษณ์ Contactless รูปใบพัดคล้ายสัญลักษณ์คลื่น WIFI หันทางด้านขวา ที่เครื่องจ่ายเงินแบบระบบ Contactless Payment ซึ่งเป็นระบบการชำระเงินด้วยบัตรแบบไร้สัมผัสที่สะดวกสบาย และปลอดภัย เพียงแค่ “แตะ สแกน จ่าย” โดยบัตรเดบิตและบัตรเครดิต VISA PayWave และ MASTERCARD Paypass

ทุกวันนี้ เทคโนโลยีเปลี่ยนแปลงเร็วมาก ตัวร่วม EMV มีข้อดีที่ผู้ประกอบการไม่ต้องลงทุนเพิ่มหรือซ้ำซ้อนกัน ผู้โดยสารไม่ต้องพกบัตรหลายใบ ในอนาคตจะขยายไปยังรถเมล์ เรือโดยสาร หรือขนส่งสาธารณะอื่นได้ง่าย เพียงแค่ผู้ประกอบการสมัครเข้าใช้บริการตามประกาศแบงก์ชาติ

โดยปัจจุบันมีผู้ถือบัตรแมงมุม จำนวน 0.2 ล้านใบ บัตร MRT Plus และบัตร MRT รวมจำนวน 2 ล้านใบ และบัตร Rabbit ของ BTS จำนวน 14.2 ล้านใบ ซึ่งคาดหวังว่าเมื่อค่าโดยสารถูกลง จะทำให้มีผู้ใช้บริการระบบรางเพิ่มขึ้น

และในอนาคตจะดำเนินการขยายการให้บริการเพื่อให้ครอบคลุมทุกระบบขนส่งทั้งรถไฟฟ้า รถโดยสารประจำทางระบบทางพิเศษ และเรือโดยสาร รวมถึงรถไฟฟ้าที่กำลังจะเปิดให้บริการ เช่น สายสีแดง สายสีเหลือง สายสีชมพู สายสีส้ม และรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน คนไทยจะลดการใช้เงินสด และประเทศไทยจะเปลี่ยนสู่สังคมไร้เงินสด (cashless society) ต่อไป

กระทรวงคมนาคมมั่นใจว่าเมื่อนำระบบตั๋วร่วม (Common Ticket) มาใช้ในการเชื่อมต่อระหว่างระบบแล้วจะไม่คิดค่าแรกเข้า หรือเป็นระบบค่าโดยสารร่วม (Common Fair) ซึ่งจะทำให้ค่าโดยสารระบบรางถูกลงกว่า 30%

ซึ่งเรื่องนี้ เป็นหน้าที่ของคณะกรรมการตั๋วร่วม จะกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมและค่าธรรมเนียมในการดำเนินงานระบบตั๋วร่วม และจะสามารถคุมค่าโดยสารรถไฟฟ้าให้ถูกลงได้จริงหรือไม่...