



แผนปฏิบัติการด้านการ การกำกับการบริหารจัดการ ระบบตั๋วร่วม (พ.ศ. 2567 - 2570)

กรกฎาคม 2567



สำนักงานโครงการ
บริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

คำนำ

กระทรวงคมนาคมโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีที่มอบนโยบายให้ดำเนินโครงการบริหารจัดการตั๋วร่วม และโครงการจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House: CCH) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งมวลชนโดยใช้บัตรโดยสารใบเดียวสามารถเดินทางได้ทุกระบบขนส่ง และสนับสนุนให้ประชาชนเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากระบบขนส่งส่วนบุคคลมาสู่ระบบขนส่งมวลชน เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งมวลชน ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินงานระบบตั๋วร่วมเป็นไปอย่างราบรื่นและมีประสิทธิภาพ สนข. จึงได้ดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการกำกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) ซึ่งเป็นแผนระดับที่ ๓ ตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐ โดยสอดคล้องตามแนวทางการจัดทำแผนระดับที่ ๓ ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อสนับสนุนการดำเนินการของคณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วม (คนต.) และการกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมที่ครอบคลุมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนทุกรูปแบบ ซึ่งรวมถึงการประกาศใช้โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม (Common Fare) และค่าธรรมเนียมทางการเงินสำหรับระบบขนส่งมวลชนที่เข้าร่วมในระบบตั๋วร่วม การพัฒนาและปรับปรุงระบบตั๋วผูกบัญชี (Account-Based Ticketing : ABT) (รวมทั้ง บัตร EMV Contactless หรือ cEMV (Europay Mastercard and Visa) การจัดการรายได้ให้ระบบตั๋วร่วมสามารถอยู่รอดด้วยตนเองได้อย่างยั่งยืน ตลอดจนการศึกษา วิจัย รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตั๋วร่วม รวมถึงโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมในระบบขนส่งมวลชน

สำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมในฐานะผู้จัดทำ หวังเป็นอย่างยิ่งว่า แผนปฏิบัติการด้านการกำกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) จะใช้เป็นกรอบแนวทางการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อร่วมกันผลักดันการดำเนินงานและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบตั๋วร่วมของประเทศต่อไป

สำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กรกฎาคม ๒๕๖๗

สารบัญ

	หน้า
ส่วนที่ ๑ บทสรุปผู้บริหาร	๑-๑
ส่วนที่ ๒ ความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ ตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐	๒-๑
๒.๑ แผนระดับที่ ๑	๒-๑
๒.๑.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)	๒-๑
๒.๒ แผนระดับที่ ๒	๒-๒
๒.๒.๑ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม)	๒-๒
๒.๒.๒ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	๒-๓
๒.๓ แผนระดับที่ ๓ ที่เกี่ยวข้อง	๒-๔
๒.๓.๑ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)	๒-๔
๒.๓.๒ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (ฉบับปรับปรุง)	๒-๗
๒.๓.๓ แผนปฏิบัติราชการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) (ฉบับทบทวน)	๒-๘
๒.๓.๔ แผนยุทธศาสตร์ธนาคารแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๖๙	๒-๑๐
๒.๔ นโยบายที่เกี่ยวข้อง	๒-๑๑
๒.๔.๑ นโยบายรัฐบาล	๒-๑๑
๒.๔.๒ นโยบายกระทรวงคมนาคม	๒-๑๑
ส่วนที่ ๓ ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนแห่งสหประชาชาติ (SDGs)	๓-๑
ส่วนที่ ๔ สารสำคัญของแผนปฏิบัติการด้านการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐)	๔-๑
๔.๑ การประเมินสถานการณ์ที่เกี่ยวข้อง ปัญหา และความจำเป็นของแผนปฏิบัติการ ด้านการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐)	๔-๑
๔.๑.๑ การประเมินสถานการณ์ที่เกี่ยวข้อง	๔-๑
๔.๒ ปัญหาและความจำเป็นของแผนปฏิบัติการ	๔-๔๗
๔.๓ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอก (SWOT Analysis) และการวิเคราะห์ ความสัมพันธ์ระหว่างจุดแข็งกับโอกาส จุดแข็งกับข้อจำกัด จุดอ่อนกับโอกาส และจุดอ่อน กับอุปสรรค (TOWS Matrix) ของการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม	๔-๔๙
๔.๓.๑ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอก (SWOT Analysis)	๔-๔๙
๔.๓.๒ การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างจุดแข็งกับโอกาส จุดแข็งกับข้อจำกัด จุดอ่อน กับโอกาส และจุดอ่อนกับอุปสรรค (TOWS Matrix)	๔-๕๒
๔.๓.๓ แนวทางการพัฒนาและกลยุทธ์ที่สำคัญจากผลการวิเคราะห์ TOWS Matrix	๔-๕๔

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
๔.๔ ภาพรวมของแผนปฏิบัติการด้านการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐)	๔-๕๕
๔.๔.๑ วัตถุประสงค์	๔-๕๕
๔.๔.๒ เป้าหมายและตัวชี้วัดรวม	๔-๕๕
๔.๔.๓ แนวทางการพัฒนา	๔-๕๖
๔.๔.๔ สรุบบประมาณจำแนกตามแนวทางการพัฒนา	๔-๗๒
๔.๕ การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐)	๔-๗๔
๔.๕.๑ ระดับนโยบาย	๔-๗๔
๔.๕.๒ ระดับการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการฯ ไปสู่การปฏิบัติ	๔-๗๔
๔.๕.๓ การติดตามและประเมินผล	๔-๗๗

สารบัญตาราง

	หน้า	
ตารางที่ ๑-๑	สรุปจำนวนโครงการ/กิจกรรม และกรอบวงเงินงบประมาณดำเนินการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการกำกับจัดการระบบตัวร่วม (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐)	๑-๙
ตารางที่ ๒-๑	เป้าหมายและตัวชี้วัดของแผนแม่บทย่อย โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	๒-๓
ตารางที่ ๒-๒	เป้าหมายและตัวชี้วัดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง	๒-๗
ตารางที่ ๒-๓	ตัวชี้วัดความสำเร็จและคาเป้าหมายที่เกี่ยวข้องภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (ฉบับปรับปรุง)	๒-๘
ตารางที่ ๒-๔	เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด และกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้องตามแนวทางการพัฒนาที่ ๑ พัฒนานโยบายและแผนงานคมนาคมเพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน	๒-๙
ตารางที่ ๒-๕	เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด และกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้องตามแนวทางการพัฒนาที่ ๒ ขับเคลื่อนนโยบาย และแผนคมนาคมสู่การปฏิบัติ	๒-๙
ตารางที่ ๔-๑	โครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน	๔-๑
ตารางที่ ๔-๒	ปริมาณผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการ	๔-๕
ตารางที่ ๔-๓	จุดเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	๔-๙
ตารางที่ ๔-๔	จำนวนรถโดยสารสาธารณะ เส้นทางเดินรถ และอัตราค่าโดยสารรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ณ เดือนกันยายน ๒๕๖๕	๔-๑๔
ตารางที่ ๔-๕	เส้นทางให้บริการ และอัตราค่าโดยสารเรือโดยสารสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล	๔-๑๕
ตารางที่ ๔-๖	จำนวนผู้ใช้บริการเรือโดยสารสาธารณะปี พ.ศ. ๒๕๖๖ แยกตามประเภทเรือ	๔-๑๖
ตารางที่ ๔-๗	สรุปผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมและปัจจัยภายในของการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม	๔-๕๐
ตารางที่ ๔-๘	สรุปผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมและปัจจัยภายนอกของการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม	๔-๕๑
ตารางที่ ๔-๙	สรุปผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างจุดแข็งกับโอกาส จุดแข็งกับข้อจำกัด จุดอ่อนกับโอกาส และจุดอ่อนกับอุปสรรค (TOWS Matrix)	๔-๕๓
ตารางที่ ๔-๑๐	แนวทางการพัฒนาและกลยุทธ์ที่สำคัญของแผนปฏิบัติการด้านการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) จากผลการวิเคราะห์ TOWS Matrix	๔-๕๔
ตารางที่ ๔-๑๑	เป้าหมายและตัวชี้วัดรวมของแผนปฏิบัติการด้านการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐)	๔-๕๕
ตารางที่ ๔-๑๒	ความเชื่อมโยงของแนวทางการพัฒนา เป้าหมาย กลยุทธ์ ตัวชี้วัด และโครงการ/กิจกรรม ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐)	๔-๕๙

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ ๔-๑๓	สรุปจำนวนโครงการ/กิจกรรม และกรอบวงเงินงบประมาณดำเนินการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการกำกับกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) จำแนกตามแนวทางการพัฒนา
ตารางที่ ๔-๑๔	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านการกำกับกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐)

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ ๒-๑	แนวคิดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)
รูปที่ ๒-๒	การผลักดันแผนยุทธศาสตร์ธนาคารแห่งประเทศไทย ในช่วงปี ๒๕๖๗ - ๒๕๖๙
รูปที่ ๓-๑	เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) และปัจจัยที่เชื่อมโยงกันใน ๕ มิติ
รูปที่ ๓-๒	เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) ๑๗ เป้าหมาย
รูปที่ ๔-๑	โครงข่ายรถไฟฟ้าทั้งหมดในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
รูปที่ ๔-๒	การพัฒนาระบบตัวร่วมในระบบขนส่งในปัจจุบัน
รูปที่ ๔-๓	บัตรอิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้ชำระค่าโดยสารรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
รูปที่ ๔-๔	ระบบบัตรอิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้ในการเดินทางโดยสารสาธารณะในปัจจุบัน
รูปที่ ๔-๕	อัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในปัจจุบัน
รูปที่ ๔-๖	จุดเชื่อมต่อที่สามารถใช้บัตร cEMV ร่วมกันได้
รูปที่ ๔-๗	จุดเชื่อมต่อที่สามารถใช้บัตร rabbit ร่วมกันได้
รูปที่ ๔-๘	เปรียบเทียบปริมาณรายได้ค่าโดยสารและปริมาณผู้โดยสารสายสีแดง สีม่วง และรวมสองสาย
รูปที่ ๔-๙	ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (Key Success Factors) ในการพัฒนาระบบตัวร่วม

คำนิยาม

คำศัพท์	ความหมาย
การเดินทางข้ามระบบ	การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อมต่อต่างรูปแบบกัน
คณะกรรมการบริหารกองทุนส่งเสริมระบบ ตัวร่วม	คณะกรรมการบริหารกองทุน ซึ่งเป็นไปตามมาตรา ๑๘ แห่งพระราชบัญญัติการบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. ๒๕๕๘ ประกอบด้วย (๑) หัวหน้าหน่วยงานของรัฐที่มีทุนหมุนเวียน เป็นประธานกรรมการ ผู้แทนกระทรวงการคลัง ผู้แทนสำนักงบประมาณ และผู้แทนหน่วยงานของรัฐที่มีทุนหมุนเวียน ที่ไม่มีสถานะเป็นนิติบุคคล เป็นกรรมการ (๓) กรรมการ ผู้ทรงคุณวุฒิจำนวนไม่เกินสามคน ซึ่งประธานกรรมการ แต่งตั้งโดยความเห็นชอบ ของกระทรวงการคลัง จากผู้มีความรู้ ความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ด้านการเงิน เศรษฐศาสตร์ การลงทุน กฎหมาย หรือด้านอื่นที่เกี่ยวข้อง และให้ผู้บริหารทุน หมุนเวียนเป็นกรรมการและเลขานุการ โดยมีหน้าที่และอำนาจ กำหนดนโยบาย กำกับดูแลการบริหารจัดการ และติดตาม การดำเนินงานให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของทุนหมุนเวียน กำหนด ข้อบังคับว่าด้วยการบริหารงานบุคคล การเงิน การพัสดุ ตลอดจนการกำหนดค่าตอบแทน สิทธิประโยชน์หรือ สวัสดิการต่าง ๆ ของผู้บริหารทุนหมุนเวียน พนักงาน และ ลูกจ้างให้สอดคล้องกับมาตรฐานที่คณะกรรมการกำหนด ตลอดจนพิจารณาอนุมัติแผนการดำเนินงานประจำปี
ตัวร่วม ^๑	รูปแบบการชำระค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการ ในการขนส่งสาธารณะทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยใช้มาตรฐาน ทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม ไม่ว่าจะด้วยการใช้บัตรหรือ สิ่งอื่นใดแทนการใช้บัตรก็ตาม
บัตร HOP	บัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์แบบเติมเงิน สำหรับใช้ชำระค่าโดยสาร รถโดยสารไฟฟ้าไทยสมายล์บัส (TSB) และเรือโดยสารพลังงาน ไฟฟ้าไมน์ สมาร์ท เฟอรี่ (MINE Smart Ferry)
บัตร MRT	บัตรโดยสารที่ใช้เดินทางในระบบรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) สามารถ ออกบัตรโดยสารได้เฉพาะที่รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน
บัตร MRT Plus	บัตรโดยสารที่ใช้เดินทางในระบบรถไฟฟ้าสายสีเขียว สายสีเหลือง สายสีชมพู และระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ รวมถึงชำระค่าสินค้า และบริการจากร้านค้าที่ร่วมรายการ
บัตร rabbit	บัตรโดยสารที่ใช้เดินทางในระบบรถไฟฟ้าสายสีเขียว สายสีเหลือง สายสีชมพู และระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ รวมถึงชำระค่าสินค้า และบริการจากร้านค้าที่ร่วมรายการ

คำศัพท์	ความหมาย
บัตรโดยสาร ขสมก.	บัตรโดยสารที่ใช้เดินทางรถโดยสารประจำทางของ ขสมก. ทั้งรถธรรมดาและรถปรับอากาศ
บัตรแมงมุม	บัตรโดยสารที่ใช้เดินทางในระบบรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง)
บัตรสวัสดิการแห่งรัฐ	บัตรที่ใช้ในการชำระค่าสินค้าและบริการทั้งในภาคการขนส่งและนอกภาคการขนส่ง รวมทั้งยืนยันสิทธิในการรับความช่วยเหลือจากภาครัฐทุกครั้ง นอกจากนี้บัตรยังมีคุณสมบัติเป็นกระเป๋าเงินอิเล็กทรอนิกส์ (e-Money) สามารถเติมเงินลงในบัตรได้และถอนเงินในส่วนที่เติมนี้เป็นเงินสดที่ตู้กดเงินสด (ATM) หรือสาขาธนาคารได้
บัตรเหมาจ่าย TRANSIT PASS RED LINE X BMTA	บัตรโดยสารที่สามารถใช้เดินทางร่วมรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง (ช่วงบางซื่อ - รังสิต และบางซื่อ - ดอนเมือง) สูงสุดจำนวน ๕๐ เที่ยว และรถโดยสารประจำทางของ ขสมก. ทั้งรถธรรมดาและรถปรับอากาศไม่จำกัดเที่ยวโดยสามารถใช้ได้ภายในระยะเวลา ๓๐ วัน
บัตรอิเล็กทรอนิกส์	บัตรที่ผู้ออกได้ออกให้แก่ผู้มีสิทธิใช้โดยบันทึกข้อมูลหรือรหัสไว้ในบัตรด้วยการประยุกต์ใช้วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ ไฟฟ้า คลื่นแม่เหล็กไฟฟ้าหรือวิธีอื่นใดในลักษณะคล้ายกัน ซึ่งรวมถึงการประยุกต์ใช้วิธีการทางแสงหรือวิธีการทางแม่เหล็ก เช่น บัตรเครดิต บัตรเดบิต เป็นต้น
มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม	ข้อกำหนดเกี่ยวกับระบบประมวลผลหลัก ระบบจัดการโครงสร้างพื้นฐานระบบการเงิน ระบบจัดการเงินในตัวร่วมระบบค่าโดยสารและส่วนลด ระบบการรายงาน และระบบการรักษาความปลอดภัย และข้อกำหนดอย่างอื่นที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการระบบตัวร่วม
ระบบตัวร่วม ^๑	ระบบการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการ ในการขนส่งสาธารณะ ซึ่งใช้มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม
อัตราค่าโดยสารร่วม ^๑	ค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียม หรือค่าบริการในกรณีที่มีการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อต่างรูปแบบกันหรือระหว่างผู้ให้บริการขนส่งต่างราย ตามอัตราที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดแต่ไม่หมายความรวมถึงค่าธรรมเนียมในการดำเนินงานระบบตัวร่วม

คำอภิธานศัพท์

คำศัพท์ภาษาอังกฤษ	ความหมายตามบริบทของการพัฒนาระบบตั๋วร่วม
Account-Based Ticketing (ABT)	ตัวแบบผูกบัญชีระบุตัวตนผู้โดยสาร
Acquirer	ผู้ให้บริการแก่ผู้รับบัตร
Automated Fare Collection (AFC)	ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ
Central Clearing House (CCH)	ศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง
Contactless Europay Mastercard and Visa (cEMV)	บัตร cEMV แบบไร้สัมผัส ในการทำธุรกรรมการเงินโดยไม่ต้องใช้เงินสด ไม่ต้องเสียบบัตรกับเครื่องรับชำระ เพียงนำบัตรที่รองรับแตะใกล้ ๆ เครื่องที่มีสัญลักษณ์ Contactless ก็สามารถชำระค่าสินค้าและบริการได้
Common Fare Table	ตารางค่าโดยสารร่วม
Common Ticketing Company (CTC)	หน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตั๋วร่วม
Digital Payment	การชำระเงินทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ หมายถึง การชำระเงินผ่านบัตรเติมเงิน บัตรเครดิต บัตรเดบิต QR Code และบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ
Electronic Data Capture (EDC)	อุปกรณ์หรือเครื่องมือสำหรับการรับส่งข้อมูลการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์จากบัตรเครดิต บัตรเดบิต เงินอิเล็กทรอนิกส์หรือบัตรอิเล็กทรอนิกส์อื่นใดไปยังผู้ให้บริการซึ่งออกบัตร
EDC Network	เครือข่ายรับส่งข้อมูลอีดีซีที่มีศูนย์กลางหรือจุดเชื่อมต่อการรับส่งข้อมูลระหว่างผู้ใช้บริการเครือข่าย
Electronic Wallet (e-Wallet)	บริการที่ลูกค้าสามารถเติมเงินเข้ากระเป๋าเงินอิเล็กทรอนิกส์ในระบบ ABT และสามารถใช้จ่ายเงินหรือมูลค่าที่เก็บไว้ในกระเป๋าเงินอิเล็กทรอนิกส์นั้นในการชำระค่าสินค้าหรือบริการของร้านค้าที่กำหนดไว้
Electronic Money (e-Money)	มูลค่าเงินที่บันทึกในสื่ออิเล็กทรอนิกส์
EMV (Europay, MasterCard, Visa)	๓ องค์กรที่ได้ร่วมกันพัฒนาและจัดตั้งบัตร EMV ให้กลายเป็นมาตรฐานสากลด้านการทำธุรกรรม พร้อมกำหนดมาตรฐานบัตรเครดิตและเดบิตที่ใช้เทคโนโลยี IC Chip ซึ่งสามารถใช้ชำระเงินได้ทั้งสินค้าและบริการต่าง ๆ

คำอธิบายศัพท์ (ต่อ)

คำศัพท์ภาษาอังกฤษ	ความหมายตามบริบทของการพัฒนาระบบตัวร่วม
Issuer	ผู้ออกบัตร
Open-Loop	ระบบการชำระเงิน ซึ่งรองรับสื่อการชำระเงินของผู้ให้บริการต่างราย ที่ไม่เฉพาะต้องเป็นระบบของตน (ทั้งในและนอกธุรกิจขนส่งมวลชน)
Payment Card Industry Data Security Standard (PCI DSS)	มาตรฐานความปลอดภัยของข้อมูลในระบบชำระเงิน
Public Private Partnership (PPP)	การร่วมทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน เป็นการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ
Line Pay	การบริการระบบการชำระเงินแบบออนไลน์และออฟไลน์ของบริษัท ไลน์ เพย์ (ประเทศไทย) จำกัด
Sustainable Development Goals (SDGs)	เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน ซึ่งเป็นชุดเป้าหมายการพัฒนาที่ได้รับการรับรองจาก ๑๙๓ ประเทศสมาชิกองค์การสหประชาชาติ เป็นทิศทางการพัฒนาที่ประเทศสมาชิกดำเนินการร่วมกัน ทั้งหมด ๑๗ เป้าหมาย ภายใน ๑๕ ปี ตั้งแต่ปี ค.ศ. ๒๐๑๖ – ๒๐๓๐
Settlement	การชำระดุลธุรกรรมการเงิน
Tokenization	เทคโนโลยีแสดงตนทางดิจิทัลซึ่งเป็นกระบวนการสร้างตัวแทนของมูลค่าเงินให้อยู่ในรูปแบบดิจิทัล เพื่อใช้ชำระเงินแทนการใช้ข้อมูลบัญชีโดยตรง

ชื่อย่อหน่วยงาน

หน่วยงานภายในกระทรวงคมนาคม	
คค.	กระทรวงคมนาคม
จท.	กรมเจ้าท่า
خب.	กรมการขนส่งทางบก
สนข.	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
ขร.	กรมการขนส่งทางราง
รพท.	การรถไฟแห่งประเทศไทย
รฟม.	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
ขสมก.	องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
รฟฟท.	บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด
หน่วยงานภายนอกกระทรวงคมนาคม และคณะกรรมการที่เกี่ยวข้อง	
กทม.	กรุงเทพมหานคร
ก.พ.	สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน
ก.พ.ร.	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ
คณต.	คณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วม
ครม.	คณะรัฐมนตรี
ธปท.	ธนาคารแห่งประเทศไทย
สคก.	สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
สพธอ.	สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์
สลด.	สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
AERA1	บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด
BEM	Bangkok Expressway and Metro บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
BTSC	Bangkok Mass Transit System Public Company Limited บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
EBM	บริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด
KT	บริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด
NBM	บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด

ส่วนที่ ๑

บทสรุปผู้บริหาร

กระทรวงคมนาคมมีวิสัยทัศน์ “พัฒนาโครงข่ายและบริการระบบขนส่ง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต เสริมสร้างระบบเศรษฐกิจ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม” ซึ่งการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งให้มีประสิทธิภาพ ทันสมัย มีคุณภาพ ลดอุปสรรค และอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน รวมถึงการให้บริการที่เพียงพอกับความต้องการอย่างต่อเนื่องทั้งในปัจจุบันและอนาคต เป็นภารกิจหลักของกระทรวงคมนาคมที่ต้องสอดคล้องกับทิศทางของการพัฒนาประเทศและสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จึงมีเป้าหมายในการมอบสภาพแวดล้อมและโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้อต่อการเดินทางและขนส่งได้อย่างสะดวก ปลอดภัย ตามมาตรฐานสากล ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน

ที่ผ่านมา สนข. ในฐานะหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม และสำนักงานเลขานุการของคณะกรรมการนโยบายระบบตำรวจ (คนต.) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ. ๒๕๖๓ ได้เตรียมการนำระบบตำรวจและค่าโดยสารร่วมมาใช้งานในระบบขนส่งมวลชน เพื่อเป็นการสนับสนุนส่งเสริมให้ประชาชนเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากรถยนต์ส่วนบุคคลมาสู่ระบบขนส่งมวลชน บรรเทาปัญหาการจราจร ลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและฝุ่นละอองขนาดเล็ก รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ระบบขนส่งมวลชนของประเทศ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากกระบวนการในการพัฒนาและการดำเนินการเพื่อให้สามารถเริ่มใช้ระบบตำรวจและค่าโดยสารร่วมได้นั้น มีความยุ่งยากซับซ้อน และเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน กล่าวคือ ต้องมีการจัดทำรายละเอียดในเชิงธุรกิจการเงิน การสนับสนุนส่วนต่างรายได้ ตลอดจนการเจรจาทางธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับหลายภาคส่วนโดยเฉพาะอย่างยิ่งการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตำรวจ การออกกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมาย พระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจ รวมทั้งการออกกฎ ระเบียบ ข้อกำหนด ประกาศ หรือกฎหมายลำดับรอง ภายใต้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีหรือพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจเพิ่มเติมอีกจำนวนหนึ่ง

ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินงานระบบตำรวจเป็นไปอย่างราบรื่นและมีประสิทธิภาพ สนข. จึงได้ดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการกำกับจัดการระบบตำรวจ (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) ขึ้น เพื่อใช้เป็นกรอบทิศทางการดำเนินงานสำหรับทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ทั้งส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และภาคเอกชนในการร่วมขับเคลื่อนการบริหารจัดการระบบตำรวจให้สอดคล้องเชื่อมโยงกันอย่างต่อเนื่องและเป็นระบบ เพื่อให้การบูรณาการนโยบาย แผนงาน/โครงการ และมาตรการส่งเสริมที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตำรวจครอบคลุมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนทุกรูปแบบและเกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมโดยเร็วและยั่งยืน ตลอดจนบรรลุเป้าหมายของแผนตามที่กำหนดไว้ ซึ่งเป็นแผนระดับที่ ๓ ตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐ โดยสอดคล้องตามแนวทางการจัดทำแผนระดับที่ ๓ ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อสนับสนุนการดำเนินการของ คนต. และการกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตำรวจที่ครอบคลุมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนทุกรูปแบบ

การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการกำกับจัดการระบบตำรวจ (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) ได้พิจารณาถึงความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ ตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว ดังนี้ **แผนระดับที่ ๑ ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)** โดยการพัฒนาตำรวจมีความสอดคล้องและสนับสนุนยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔.๔ โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก ข้อย่อยที่ ๔.๔.๑ เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ โดยส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติในการสร้างความสามารถ

ในการแข่งขัน การพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน มีความเสมอภาคในการได้รับบริการจากระบบขนส่งสาธารณะ ช่วยเพิ่มโอกาสในการเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานและบริการในระบบขนส่งสาธารณะให้เกิดความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางและประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน ยกระดับรายได้และการกินดีอยู่ดี

แผนระดับที่ ๒ ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้ ๑) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) โดยสอดคล้องและสนับสนุนประเด็นแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ในประเด็นที่ ๗ โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ แนวทางการพัฒนาที่ ๕ ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง และแนวทางการพัฒนาที่ ๖ พัฒนาและบูรณาการการเดินทางและขนส่งทุกรูปแบบและฐานข้อมูล เพื่อนำไปสู่การควบคุมสั่งการและบริหารจัดการจราจรอัจฉริยะทั้งในระดับพื้นที่และระดับประเทศ โดยมีเป้าหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบตัวร่วม คือ การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น โดยในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ มีสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ ๔๐ ซึ่งจะส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมายของแผนแม่บท เพื่อให้มีโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและค่าธรรมเนียมทางการเงินของระบบตัวร่วมที่สามารถประยุกต์ใช้ในทางปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม สอดคล้องกับสถานการณ์และการกำหนดนโยบายสำหรับค่าโดยสารที่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน และเกิดความยั่งยืนของการใช้อัตราค่าโดยสารร่วม รวมทั้งมีระบบฐานข้อมูลการเดินทางและค่าโดยสารที่สามารถเชื่อมโยงกับระบบข้อมูลของศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) และของผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชนเพื่อประยุกต์ใช้ในการวางแผนภาครัฐได้อย่างเหมาะสม และ ๒) **แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)** โดยการพัฒนาแบบตัวร่วมและกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วมมีส่วนในการสนับสนุนเป้าหมายหลักของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๓ เป้าหมายการพัฒนาที่ ๓ การมุ่งสู่สังคมแห่งโอกาสและความเป็นธรรม หมายความว่า ๘ ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เติบโตได้อย่างยั่งยืน โดยสอดคล้องกับเป้าหมายที่ ๓ การพัฒนาเมืองให้มีความน่าอยู่ อย่างยั่งยืน มีความพร้อมในการรับมือและปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงทุกรูปแบบ เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มมีคุณภาพชีวิตที่ดีอย่างทั่วถึง กลยุทธ์ที่ ๓ การสร้างความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ และดิจิทัลรองรับพื้นที่เศรษฐกิจหลักและเมือง กลยุทธ์ย่อยที่ ๓.๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และระบบดิจิทัลอย่างต่อเนื่อง เพียงพอ และได้มาตรฐาน ซึ่งจะส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมายของแผนพัฒนาฯ โดยคำนึงถึงการลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม ทั้งในเชิงรายได้ ความมั่งคั่ง และโอกาสในการแข่งขันของภาคธุรกิจ เพื่อให้มีโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและค่าธรรมเนียมทางการเงินของระบบตัวร่วมที่สามารถประยุกต์ใช้ในทางปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม สอดคล้องกับสถานการณ์และการกำหนดนโยบายสำหรับค่าโดยสารที่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน และเกิดความยั่งยืนของการใช้อัตราค่าโดยสารร่วม และ**แผนระดับที่ ๓ ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้ ๑) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)** โดยการพัฒนาแบบตัวร่วมและกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วมมีความสอดคล้องและสนับสนุนเป้าประสงค์ที่ ๑ ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนด้านการขนส่งและการเดินทาง โดยมียุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๔ ด้าน ได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems) ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services) ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย กำกับดูแล และปฏิรูปองค์กร (Regulations and Institution) และยุทธศาสตร์ที่ ๕ การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (Technology and Innovation) โดยการพัฒนาแบบตัวร่วมและกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วมมีส่วนในการสนับสนุนเป้าหมายการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในประเด็นการเข้าถึงระบบขนส่งอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport) ซึ่งในปี พ.ศ. ๒๕๗๔ ได้กำหนดเป้าหมายให้สัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทาง

ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเท่ากับร้อยละ ๕๐.๓๘ โดยจะส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมายของยุทธศาสตร์การพัฒนาฯ เพื่อเป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้มีระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย มีมาตรฐาน เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชน ทั้งปริมาณและคุณภาพ (ตรงต่อเวลา น่าเชื่อถือ สะอาด สะดวก และปลอดภัย) รวมทั้งสามารถให้บริการแก่ประชาชนทุกกลุ่มได้อย่างทั่วถึง เพียงพอ และมีค่าโดยสารที่เหมาะสม การกำหนดนโยบายสำหรับค่าโดยสารในภาพรวมเป็นไปในทิศทางเดียวกัน เกิดความยั่งยืนของการใช้บัตรค่าโดยสารร่วม ๒) **แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (ฉบับปรับปรุง)** โดยมีความสอดคล้องและสนับสนุนยุทธศาสตร์ที่ ๑ ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่ง และโลจิสติกส์ เป้าประสงค์ที่ ๑.๕ ยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อสนับสนุนการขนส่งที่ไร้รอยต่อ กลยุทธ์ที่ ๑.๕.๑ ยกระดับการให้บริการประชาชนด้วยการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีมาตรฐาน และกลยุทธ์ที่ ๑.๕.๒ กำหนดนโยบายด้านราคาและพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อกระตุ้นอุปสงค์ของการใช้งานขนส่งสาธารณะ โดยในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ ได้กำหนดเป้าหมายให้สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเท่ากับร้อยละ ๔๐ ๓) **แผนปฏิบัตินโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) (ฉบับทบทวน)** โดยการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการฯ มีความสอดคล้องและสนับสนุนแนวทางการพัฒนา เป้าประสงค์ และตัวชี้วัดของแผนปฏิบัติการ สนข. ดังนี้ แนวทางการพัฒนาที่ ๑ พัฒนานโยบายและแผนงานคมนาคมเพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน เป้าประสงค์ที่ ๑ มีนโยบายและแผนเพื่อพัฒนาระบบคมนาคมให้มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency) ทุกคนเข้าถึงได้อย่างเท่าเทียม (Inclusive Transport) มีความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport) กลยุทธ์ที่ ๒ มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนเพื่อยกระดับการเข้าถึงระบบคมนาคมของประชาชนทุกกลุ่มอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport) และตัวชี้วัด คือ ร้อยละความสำเร็จการจัดทำนโยบายและแผนการพัฒนาระบบคมนาคมที่นำไปสู่ระบบคมนาคมที่มีประสิทธิภาพ เข้าถึงได้อย่างเท่าเทียม ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งสอดคล้องและสนับสนุนแนวทางการพัฒนาที่ ๒ ขับเคลื่อนนโยบายและแผนคมนาคมสู่การปฏิบัติ เป้าประสงค์ที่ ๒ นโยบายและแผนพัฒนาระบบคมนาคมนำไปสู่การปฏิบัติและเกิดผลเป็นรูปธรรม กลยุทธ์ที่ ๔ การขับเคลื่อนนโยบายและแผนคมนาคมไปสู่การปฏิบัติ โดยมีตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้อง ๒ ตัวชี้วัด ดังนี้ ร้อยละความสำเร็จของการขับเคลื่อนนโยบายและแผนคมนาคมสู่การปฏิบัติ และร้อยละความสำเร็จของการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามนโยบายและแผนที่นำไปสู่ระบบคมนาคมที่มีประสิทธิภาพ เข้าถึงได้อย่างเท่าเทียม ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และ ๔) **แผนยุทธศาสตร์ธนาคารแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๖๙** โดยธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) มุ่งมั่นดำเนินงานให้ระบบเศรษฐกิจการเงินไทยพร้อมมุ่งสู่อนาคต (Future Ready) และเศรษฐกิจไทยเติบโตได้อย่างยั่งยืน ซึ่งการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการฯ มีความสอดคล้องและสนับสนุนแผนยุทธศาสตร์ ธปท. ดังกล่าว ในการผลักดันการเสริมสร้างความยืดหยุ่นทนทานแก่เศรษฐกิจ (Shifting Focus to Resiliency) โดยมุ่งเน้นการเสริมภูมิคุ้มกันให้ภาคธุรกิจและประชาชนด้วยการสร้างกันชนและเพิ่มทางเลือกให้พร้อมรองรับความผันผวนในอนาคต และสร้างโอกาสใหม่ในการเติบโตจากทั้งกระแสดิจิทัลและความยั่งยืน โดยการส่งเสริมการชำระเงินดิจิทัล (Digital Payment) และดูแลผู้ใช้บริการทางการเงินในช่วงเปลี่ยนผ่านไปสู่ Less-cash Society โดยจัดให้มีช่องทางให้บริการชำระเงินด้วยเงินสดที่เหมาะสมสำหรับผู้ใช้บริการกลุ่มที่ยังไม่พร้อมใช้ Digital Payment รวมทั้ง ธปท. ได้ร่วมกับ สนข. พัฒนาบริการ Digital Payment ในการชำระค่าโดยสารเพื่อเป็นการเพิ่มบริการ Digital Payment ในระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกในชีวิตประจำวันแก่ประชาชน และเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่ง

นอกจากนี้ ได้พิจารณาถึงนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบตัวร่วม ดังนี้ **นโยบายรัฐบาล** ซึ่งนายเศรษฐา ทวีสิน นายกรัฐมนตรี ได้แถลงนโยบายของคณะรัฐมนตรีต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๖๖ เพื่อให้รัฐบาลใช้เป็นกรอบในการบริหารราชการแผ่นดิน โดยมีกรอบนโยบายในการบริหารและพัฒนาประเทศที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบตัวร่วม ดังนี้ รัฐบาลจะดำเนินนโยบายที่เสริมขีดความสามารถให้กับประชาชน ผ่านการสร้างรายได้ ลดรายจ่าย สร้างโอกาส ลดความเหลื่อมล้ำ และสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นให้กับประชาชนทุกคน รวมทั้งจะลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศทั้งทางถนน ทางน้ำ ทางราง และทางอากาศ เชื่อมต่อการเดินทาง และการขนส่งของภาคประชาชน สินค้า และบริการ ด้วยราคาและบริการที่เป็นธรรม เหมาะสมกับค่าครองชีพ เพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชน และ**นโยบายกระทรวงคมนาคม** ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ) ได้มอบกรอบนโยบาย “คมนาคม เพื่อความอุดมสุขของประชาชน” ให้แก่ผู้บริหาร และหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม เพื่อใช้เป็นพันธกิจที่ต้องดำเนินการ เมื่อวันที่ ๑๔ กันยายน ๒๕๖๖ โดยมีกรอบนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบตัวร่วมและกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม ดังนี้ “คมนาคม เพื่อคุณภาพชีวิต และลดต้นทุนในการเดินทาง” โดยการเดินทางในทุกระบบต้อง “ไร้รอยต่อ” ต้องมีการบูรณาการในทุกภาคคมนาคมขนส่งในทุกมิติ เช่น ถนนกับท่าเรือ สนามบินต้องเชื่อมต่อกันเดินทาง โดยสะดวก การให้บริการเดินทางของประชาชนในเขตเมืองในระบบสาธารณะต้องเชื่อมต่อกัน เช่น จากระบบรถไฟฟ้าสู่ระบบรถโดยสารสาธารณะ ระบบรถสาธารณะอื่น ล้อ - ราง - เรือ ต้องเชื่อมกัน และได้มอบนโยบายให้ สนข. ใช้เป็นกรอบการดำเนินงาน เมื่อวันที่ ๙ ตุลาคม ๒๕๖๖ เพื่อให้ สนข. นำไปใช้ปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับภารกิจของรัฐบาลและกระทรวงคมนาคม ตามนโยบายของรัฐบาลที่แถลงต่อรัฐสภา ซึ่งมุ่งเน้นการสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับประชาชน ผ่านการสร้างรายได้ ลดรายจ่าย สร้างโอกาส และลดความเหลื่อมล้ำ โดยมีมิติด้านราคาค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะ ต้องราคาสมเหตุสมผล ไม่แพง โดยมอบหมายให้ สนข. เร่งรัดการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. เพื่อประโยชน์ต่อการเดินทางของประชาชน รวมทั้งความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนแห่งสหประชาชาติ (Sustainable Development Goals : SDGs) ดังนี้ เป้าหมายที่ ๙ สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง สนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม โดยมีเป้าหมายย่อยในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ เชื้อถือได้ยั่งยืน และมีความยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจ และความเป็นอยู่ที่ดีของมนุษย์ โดยมุ่งเป้าที่การเข้าถึงได้ในราคาที่สมเหตุสมผลและเท่าเทียมสำหรับทุกคน และเป้าหมายที่ ๑๑ ทำให้เมืองและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ มีความครอบคลุม ปลอดภัย พร้อมรับการเปลี่ยนแปลงและยั่งยืน โดยมีเป้าหมายย่อยในการจัดให้มีการเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืน เข้าถึงได้ และปลอดภัย ในราคาที่สมเหตุสมผลสำหรับทุกคน ปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน และขยายการขนส่งสาธารณะ โดยให้ความสำคัญกับความต้องการของผู้ที่อยู่ในสถานการณ์ที่เปราะบาง อาทิ สตรี เด็ก คนพิการ และผู้สูงอายุ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓

แผนปฏิบัติการด้านการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) จัดทำขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาระบบตัวร่วม ให้การกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วมเป็นกลไกสำคัญในการผลักดันให้การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลสามารถเชื่อมต่อการเดินทางทั้งภายในรูปแบบการเดินทางเดียวกัน หรือระหว่างรูปแบบการเดินทางได้โดยสะดวก ช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยการใช้โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและบัตรโดยสารร่วมเพื่อช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางในระบบขนส่งสาธารณะของประชาชน เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางจากรถส่วนบุคคลมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น รวมทั้งสนับสนุนให้เกิดการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มมากขึ้น ตลอดจนภาครัฐมีฐานข้อมูลการเดินทางและค่าโดยสารของประชาชนเพื่อใช้ในการวางแผนพัฒนา

โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่เกี่ยวข้องได้อย่างเหมาะสมและไม่เกิดการลงทุนที่ซ้ำซ้อน โดยกำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดรวมของแผนปฏิบัติการฯ ไว้ ดังนี้ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐ มีสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ ๔๐ และสัดส่วนการชำระเงินค่าโดยสารด้วย Digital Payment (หมายถึง การชำระเงินผ่านบัตรเติมเงิน บัตรเครดิต บัตรเดบิต QR Code และบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ) ในระบบขนส่งสาธารณะ (รถไฟฟ้า รถโดยสาร และเรือโดยสาร) ต่อการชำระค่าโดยสารด้วยเงินสด เฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗๐ โดยได้กำหนดแนวทางการพัฒนาภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการกำกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) ไว้ ๕ แนวทางการพัฒนา ใช้งบประมาณในการดำเนินการรวม ๘๑๒.๓๓๗๐ ล้านบาท ดังนี้

แนวทางการพัฒนาที่ ๑ การพัฒนากฎหมายเพื่อการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม เพื่อให้มีกฎหมายที่ใช้ในการควบคุม กำกับดูแล และบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมให้สามารถเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนทุกรูปแบบ ทั้งรถไฟฟ้า รถโดยสาร และเรือโดยสารได้โดยตรง เนื่องจากระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. ๒๕๖๓ สามารถบังคับใช้นโยบายได้เฉพาะกับหน่วยงานของรัฐเท่านั้น จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนากฎหมายเพิ่มเติม เพื่อรองรับการบังคับใช้นโยบายกับหน่วยงานภาคเอกชน และการจัดตั้งองค์กรหรือหน่วยงานตามกฎหมาย รวมถึงการดำเนินงานด้านอื่น ๆ ตามความจำเป็น โดยกำหนดเป้าหมายไว้ ดังนี้

(๑) พระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. มีผลใช้บังคับภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙ โดยดำเนินกลยุทธ์การจัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ.

๒) กฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม มีผลใช้บังคับภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐ โดยดำเนินกลยุทธ์จัดทำร่างกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม โดยดำเนินโครงการพัฒนารูปแบบการกำกับดูแลและการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ซึ่งมีวัตถุประสงค์หลักของโครงการเพื่อจัดทำร่างกฎหมายลำดับรองเพื่อรองรับการกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมและกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม ดังนี้ **กลุ่มที่ ๑** กลุ่มกฎหมายลำดับรองที่มีความจำเป็นอย่างมากต่อการบังคับใช้กฎหมาย ได้แก่ กลุ่มกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตั๋วร่วม รวมถึงกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับหลักเกณฑ์การออกใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตั๋วร่วม และการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง **กลุ่มที่ ๒** กลุ่มกฎหมายลำดับรองที่มีความจำเป็นต่อการบังคับใช้กฎหมาย ได้แก่ กลุ่มกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับอัตราค่าโดยสารร่วมและกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม และ **กลุ่มที่ ๓** กลุ่มกฎหมายลำดับรองอื่นที่ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. กำหนดให้สามารถตราขึ้นได้ เพื่อประโยชน์ในการดำเนินการ วงเงินรวม ๓๕.๙๓๗๐ ล้านบาท แบ่งเป็น ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ จำนวน ๘.๙๘๔๓ ล้านบาท ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙ จำนวน ๑๖.๒๖๑๕ ล้านบาท และปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐ จำนวน ๑๐.๖๙๑๒ ล้านบาท

ตัวชี้วัดภายใต้แนวทางการพัฒนาที่ ๑ ได้แก่ ระดับความสำเร็จของการประกาศใช้พระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. ตามเป้าหมายที่กำหนด ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙ และระดับความสำเร็จของการประกาศใช้กฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมตามเป้าหมายที่กำหนด ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐

แนวทางการพัฒนาที่ ๒ การพัฒนาระบบตั๋วร่วมผูกบัญชี (Account-Based Ticketing : ABT) และระบบฐานข้อมูลการเดินทางและค่าโดยสาร เพื่อให้มีระบบการชำระเงินบนพื้นฐานการใช้ระบบตั๋วผูกบัญชี (ABT) (รวมทั้งบัตร Contactless EMV : cEMV) ในการชำระค่าโดยสารที่สามารถรองรับสื่อการชำระเงินหลากหลายรูปแบบ และการประยุกต์ใช้อัตราค่าโดยสารร่วม รวมถึงมีระบบฐานข้อมูลการเดินทางและค่าโดยสารที่สามารถเชื่อมโยงกับระบบข้อมูลของศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House : CCH) และ

ของผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชนเพื่อนำมาประยุกต์ใช้ในการกำหนดนโยบายและการวางแผนพัฒนาระบบตั๋วร่วม การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการด้านการขนส่ง รวมทั้งการกำหนดอัตราค่าโดยสารและการวางแผนรูปแบบ การเดินทางต่าง ๆ โดยกำหนดแผนการดำเนินงานเป็น ๒ ระยะ ดังนี้ ระยะแรก สามารถเปิดให้บริการระบบตั๋วร่วม ผูกบัญชี (ABT) สำหรับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนได้ ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐ และระยะต่อไป สามารถ เปิดให้บริการระบบตั๋วร่วมผูกบัญชี (ABT) สำหรับทุกระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้า รถโดยสาร และเรือโดยสาร) ได้ภายใน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๑ โดยได้กำหนดเป้าหมายไว้ ดังนี้

(๑) เปิดให้บริการระบบตั๋วร่วมผูกบัญชี (ABT) สำหรับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนได้ภายใน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐ โดยดำเนินกลยุทธ์ปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ (Automatic Fare Collection : AFC) ของระบบขนส่งมวลชนทุกระบบ (รถไฟฟ้า รถโดยสาร และเรือโดยสาร) ให้รองรับระบบตั๋วร่วม ผูกบัญชี (ABT) ได้แก่ การพัฒนาสื่อกลางการชำระค่าโดยสารในรูปแบบ ABT การปรับปรุง Hardware/Software ระบบ AFC ของผู้ให้บริการขนส่ง (Operators) ให้รองรับระบบตั๋วร่วม ABT Ticket Media การติดตั้งระบบ (Procurement and Setup Hardware/Software Upgrade) และการขอรับรองมาตรฐาน PCI DSS/EMV (Certification Process) โดย รฟม. รฟท. ขสมก. ผู้ให้บริการขนส่งที่เกี่ยวข้อง และธนาคารพาณิชย์เป็นผู้ลงทุน รวมถึงหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ทั้งนี้ ในกรณีที่ยังไม่มี การจัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่ บริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ให้ สนข. เป็นหน่วยงานรับผิดชอบดำเนินการ

(๒) มีระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) ที่รองรับระบบตั๋วผูกบัญชี (ABT) ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐ โดยดำเนินกลยุทธ์พัฒนาศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) ที่รองรับระบบตั๋วผูกบัญชี (ABT) โดยดำเนินโครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินงานควบคุมงานซื้อพร้อมติดตั้งระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) และโครงการซื้อพร้อมติดตั้งระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) วงเงินรวม ๗๗๖.๔๐๐๐ ล้านบาท แบ่งเป็น ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙ จำนวน ๖๖.๐๐๐๐ ล้านบาท และปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐ จำนวน ๗๑๐.๔๐๐๐ ล้านบาท

(๓) มีระบบฐานข้อมูลการเดินทางและค่าโดยสารที่สามารถเชื่อมโยงกับระบบข้อมูลของศูนย์บริหารจัดการ รายได้กลาง (CCH) และของผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชนภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐ โดยดำเนินกลยุทธ์ พัฒนาระบบฐานข้อมูลการเดินทางและค่าโดยสารที่สามารถเชื่อมโยงกับระบบข้อมูลของศูนย์บริหารจัดการ รายได้กลาง (CCH) และของผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชน ได้แก่ การพัฒนามาตรฐานในการสื่อสารกับ e-Wallet การจัดทำและเจรจาข้อตกลงทางธุรกิจ (การลงทุน Hardware และ Software การติดตั้งศูนย์บริหารจัดการ รายได้กลาง (CCH) เป็นต้น) การประกาศมาตรฐานในการสื่อสารของอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องในการชำระค่าโดยสาร และการพัฒนาระบบ ABT และฐานข้อมูลการเดินทาง โดยใช้งบประมาณดำเนินการภายใต้โครงการพัฒนา รูปแบบการกำกับดูแลและการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม และงบประมาณภายใต้โครงการซื้อพร้อมติดตั้ง ระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH)

ตัวชี้วัดภายใต้แนวทางการพัฒนาที่ ๒ ได้แก่ ระดับความสำเร็จของการปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ (AFC) ของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนให้รองรับระบบตั๋วร่วมผูกบัญชี (ABT) ตามเป้าหมายที่กำหนด ภายใน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐ ระดับความสำเร็จของการพัฒนาระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) ที่รองรับ ระบบตั๋วร่วมผูกบัญชี (ABT) ตามเป้าหมายที่กำหนด ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐ และระดับความสำเร็จของ การพัฒนาระบบฐานข้อมูลการเดินทางและค่าโดยสารที่สามารถเชื่อมโยงกับระบบข้อมูลของศูนย์บริหารจัดการ รายได้กลาง (CCH) และของผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชนตามเป้าหมายที่กำหนด ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐

แนวทางการพัฒนาที่ ๓ การจัดทำโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม และหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมทางการเงินของระบบตั๋วร่วม เพื่อให้มีโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและค่าธรรมเนียมทางการเงินของระบบตั๋วร่วมที่สามารถประยุกต์ใช้ในทางปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม สอดคล้องกับสถานการณ์ และการกำหนดนโยบายสำหรับค่าโดยสารในภาพรวมเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ตลอดจนเกิดความยั่งยืนของการใช้อัตราค่าโดยสารร่วม โดยได้กำหนดเป้าหมายไว้ ดังนี้ **ประกาศใช้โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม ส่วนลดและเงื่อนไขระยะเวลาในการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางข้ามระบบ และค่าธรรมเนียมทางการเงินของระบบตั๋วร่วมได้ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙** โดยดำเนินกลยุทธ์จัดทำหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับอัตราค่าโดยสารร่วม ส่วนลดและเงื่อนไขระยะเวลาในการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางข้ามระบบ และค่าธรรมเนียมทางการเงิน ได้แก่ การกำหนดรูปแบบสัญญาสัมปทานมาตรฐานที่มีตารางอัตราค่าโดยสารเดียวกัน (Common Fare Table) การกำหนดการจัดสรรรายได้ค่าโดยสารของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน การกำหนดส่วนลดค่าโดยสารข้ามระบบระหว่างรถไฟฟ้ากับรถโดยสารสาธารณะ สายสีแดง สายท่าอากาศยาน รถไฟฟ้า ARL รถโดยสาร และเรือโดยสาร การเจรจาข้อตกลงทางธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับอัตราค่าโดยสารร่วม ส่วนลดข้ามระบบ ค่าธรรมเนียมทางการเงิน และเงื่อนไขระยะเวลาในการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางข้ามระบบ ตลอดจนดำเนินการจัดทำประกาศอัตราค่าโดยสารร่วมของระบบรถไฟฟ้า ประกาศส่วนลดค่าโดยสารข้ามระบบระหว่างรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกับระบบขนส่งรูปแบบอื่น (รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกับรถโดยสารสาธารณะ/รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกับสายท่าอากาศยาน รถไฟฟ้า ARL/รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกับรถโดยสาร/รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกับเรือโดยสาร) และการจัดทำประกาศหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมทางการเงิน โดยใช้งบประมาณดำเนินการภายใต้โครงการพัฒนารูปแบบการกำกับดูแลและการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

ตัวชี้วัดภายใต้แนวทางการพัฒนาที่ ๓ ได้แก่ ระดับความสำเร็จของประกาศใช้โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม ส่วนลดและเงื่อนไขระยะเวลาในการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางข้ามระบบ และค่าธรรมเนียมทางการเงินของระบบตั๋วร่วมตามเป้าหมายที่กำหนด ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙

แนวทางการพัฒนาที่ ๔ การจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม และการจัดทำมาตรการส่งเสริมการใช้ระบบตั๋วร่วม เพื่อให้กองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วมเป็นกลไกของรัฐในการสนับสนุนการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม รวมทั้งการส่งเสริมและอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตั๋วร่วมให้สามารถใช้ระบบขนส่งสาธารณะด้วยความสะดวก โดยมีต้นทุนการเดินทางที่สมเหตุสมผล ซึ่งค่าโดยสารที่สามารถประหยัดได้จากการใช้ระบบตั๋วร่วมและค่าโดยสารร่วมนี้ ส่งผลให้ผู้โดยสารในภาพรวมมีภาระค่าโดยสารระบบขนส่งมวลชนลดลง และมีแนวโน้มเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น โดยกำหนดเป้าหมายไว้ ดังนี้

(๑) **การจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วมแล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙** โดยดำเนินกลยุทธ์จัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม โดยการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วมตามขั้นตอนที่กรมบัญชีกลาง และคณะกรรมการนโยบายการบริหารทุนหมุนเวียนกำหนด รวมทั้งดำเนินการทบทวนและปรับปรุงโครงสร้างองค์กรของสำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ภายใต้ สนข. ให้รองรับบทบาทภารกิจในการเป็นหน่วยงานกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมและกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม

(๒) **กฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วมมีผลใช้บังคับภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙** โดยดำเนินกลยุทธ์จัดทำร่างกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม โดยดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายเพื่อให้มีผลเป็นการจัดตั้งกองทุนหมุนเวียนภายหลังพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมมีผลใช้บังคับ ได้แก่ ออกประกาศ/ระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการบริหารทุนหมุนเวียน การระดมเงินกองทุน และการสนับสนุนส่วนต่างรายได้จากการประยุกต์ใช้อัตราค่าโดยสารร่วม โดยใช้งบประมาณดำเนินการภายใต้โครงการพัฒนารูปแบบการกำกับดูแลและการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

ตัวชี้วัดภายใต้แนวทางการพัฒนาที่ ๔ ได้แก่ ระดับความสำเร็จของการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม ตามเป้าหมายที่กำหนด ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙ และระดับความสำเร็จของการประกาศใช้กฎหมาย ลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม ตามเป้าหมายที่กำหนด ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙

แนวทางการพัฒนาที่ ๕ การกำหนดกลไกกำกับดูแลและการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตัวร่วม เพื่อกำหนดโครงสร้างการบริหารจัดการและกำกับดูแลระบบตัวร่วม โดยแยกบทบาทของผู้กำหนดนโยบาย (Policy Maker) ผู้กำกับดูแล (Regulator) และผู้ประกอบการ/ผู้ให้บริการ (Operator) ที่เกี่ยวข้องกับระบบตัวร่วมให้มีความชัดเจน เพื่อให้มีความเป็นเอกภาพในการตัดสินใจเชิงนโยบาย โดยกำหนดเป้าหมาย ดังนี้

การจัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตัวร่วมแล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙ โดยดำเนินกลยุทธ์จัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตัวร่วม โดยการศึกษาทบทวน ปรับปรุง และกำหนดบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานรัฐ เพื่อให้รองรับบทบาทภารกิจในการเป็นหน่วยงานกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตัวร่วมภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. งานศึกษาและเสนอแนะรูปแบบการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตัวร่วม รับฟังความเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ก่อนนำเสนอ คนต. และ ครม. พิจารณาให้ความเห็นชอบและดำเนินการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตัวร่วม ตามขั้นตอนต่อไป โดยใช้งบประมาณดำเนินการภายใต้โครงการพัฒนารูปแบบการกำกับดูแลและการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

ตัวชี้วัดภายใต้แนวทางการพัฒนาที่ ๕ ได้แก่ ระดับความสำเร็จของการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตัวร่วมแล้วเสร็จตามเป้าหมายที่กำหนด ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙

ทั้งนี้ การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านการกำกับจัดการระบบตัวร่วม (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) ในระดับนโยบาย มี คนต. เป็นกลไกสำคัญในการจัดทำและเสนอแนะนโยบายหรือแนวทางในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม และโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและค่าธรรมเนียมในการดำเนินงานระบบตัวร่วมที่สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และนโยบายของรัฐบาลต่อคณะรัฐมนตรี กำหนดแผนงานและหน่วยงานของรัฐผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติตามนโยบายหรือแนวทางในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้งติดตามและประเมินผลการดำเนินการของผู้ให้บริการขนส่งในการปฏิบัติตามนโยบายหรือแนวทางในการบริหารจัดการระบบตัวร่วมดังกล่าว และในระดับการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการฯ ไปสู่การปฏิบัติ มีกลไกในการดำเนินงานกำกับและติดตามประเมินผลการดำเนินการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการกำกับจัดการระบบตัวร่วม (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) เมื่อกระทรวงคมนาคมได้พิจารณาให้ความเห็นชอบ ในหลักการของแผนปฏิบัติการฯ ตามที่ สนข. เสนอ พร้อมทั้งมอบหมายให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานนอกสังกัดที่เกี่ยวข้องที่เป็นหน่วยงานหลักและหน่วยงานสนับสนุนในแต่ละแนวทางการพัฒนา เพื่อดำเนินการตามโครงการ/กิจกรรมที่กำหนดไว้ภายใต้แผนปฏิบัติการดังกล่าว โดยมี สนข. เป็นผู้รับผิดชอบในการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการฯ โดยกำหนดกรอบระยะเวลาการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการฯ ดังนี้ ไตรมาสที่ ๒ (ภายในเดือนมีนาคม) และไตรมาสที่ ๔ (ภายในเดือนกันยายน) ของทุกปี ทั้งนี้ สนข. จะสรุปผลความก้าวหน้าการดำเนินงาน ปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงาน รวมทั้งเสนอแนะแนวทางแก้ไข ปัญหา/อุปสรรคในการดำเนินงานเพื่อนำเสนอ คนต. เพื่อให้เกิดการเร่งรัดติดตาม ความก้าวหน้าของการดำเนินงานภายใต้แผนปฏิบัติการดังกล่าวให้เป็นไปตามกรอบระยะเวลาที่กำหนดไว้ต่อไป โดยแผนปฏิบัติการด้านการกำกับจัดการระบบตัวร่วม (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) ประกอบด้วย ๕ แนวทางการพัฒนา ๙ กลยุทธ์ และ ๒๑ โครงการ/กิจกรรม (๓ โครงการ ๑๘ กิจกรรม) วงเงินรวมทั้งสิ้น ๘๑๒.๓๓๗๐ ล้านบาท มีรายละเอียดแสดงได้ดังตารางที่ ๑ - ๑ ดังนี้

ตารางที่ ๑ - ๑ สรุปจำนวนโครงการ/กิจกรรม และกรอบวงเงินงบประมาณดำเนินการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการกำกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐)

กลยุทธ์	จำนวน (โครงการ/ กิจกรรม)	กรอบวงเงินงบประมาณ (ล้านบาท)				
		ปีงบประมาณ พ.ศ.				รวมวงเงิน (ล้านบาท)
		๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	
แนวทางการพัฒนาที่ ๑ การพัฒนากฎหมายเพื่อการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม						
กลยุทธ์ที่ ๑.๑ จัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ.	๑	-	-	-	-	-
กลยุทธ์ที่ ๑.๒ จัดทำร่างกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม	๒	-	๘.๙๘๔๓	๑๖.๒๖๑๕	๑๐.๖๙๑๒	๓๕.๙๓๗๐ ^๑
รวม	๓	-	๘.๙๘๔๓	๑๖.๒๖๑๕	๑๐.๖๙๑๒	๓๕.๙๓๗๐ ^๑
แนวทางการพัฒนาที่ ๒ การพัฒนาระบบตั๋วร่วมผูกบัญชี (Account-Based Ticketing : ABT) และระบบฐานข้อมูลการเดินทางและค่าโดยสาร						
กลยุทธ์ที่ ๒.๑ ปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ (Automatic Fare Collection : AFC) ของระบบขนส่งมวลชนทุกระบบ (รถไฟฟ้า รถโดยสาร และเรือโดยสาร) ให้รองรับระบบตั๋วร่วมผูกบัญชี (ABT)	๑	-	-	N/A ^๑	N/A ^๑	N/A ^๑
กลยุทธ์ที่ ๒.๒ พัฒนาศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) ที่รองรับระบบตั๋วร่วมผูกบัญชี (ABT)	๒			๖๖.๐๐๐๐	๗๑๐.๔๐๐๐	๗๗๖.๔๐๐๐ ^๒
กลยุทธ์ที่ ๒.๓ พัฒนาระบบฐานข้อมูลการเดินทางและค่าโดยสารที่สามารถเชื่อมโยงกับระบบข้อมูลของศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) และของผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชน	๔	-	-	- ^B	- ^C	- ^C
รวม	๗	-	-	๖๖.๐๐๐๐	๗๑๐.๔๐๐๐	๗๗๖.๔๐๐๐ ^๒
แนวทางการพัฒนาที่ ๓ การจัดทำโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม และหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมทางการเงินของระบบตั๋วร่วม						
กลยุทธ์ที่ ๓.๑ จัดทำหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับอัตราค่าโดยสารร่วม ส่วนลดและเงื่อนไขระยะเวลาในการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางข้ามระบบ และค่าธรรมเนียมทางการเงิน	๗	-	- ^A	- ^A	-	-
รวม	๗	-	- ^A	- ^A	-	-
แนวทางการพัฒนาที่ ๔ การจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม และการจัดทำมาตรการส่งเสริมการใช้ระบบตั๋วร่วม						
กลยุทธ์ที่ ๔.๑ จัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม	๒	-	-	-	-	-
กลยุทธ์ที่ ๔.๒ จัดทำร่างกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับการจัดการกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม	๑	-	- ^A	- ^A	- ^A	- ^A
รวม	๓	-	- ^A	- ^A	- ^A	- ^A
แนวทางการพัฒนาที่ ๕ การกำหนดกลไกกำกับดูแลและการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตั๋วร่วม						
กลยุทธ์ที่ ๕.๑ จัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตั๋วร่วม	๑	-	- ^A	- ^A	- ^A	- ^A
รวม	๑	-	- ^A	- ^A	- ^A	- ^A
รวม ๕ แนวทางการพัฒนา	๒๑	-	๘.๙๘๔๓	๘๒.๒๖๑๕	๗๒๑.๐๙๑๒	๘๑๒.๓๓๗๐

หมายเหตุ : N/A^๑ หมายถึง เป็นโครงการ/กิจกรรมที่ดำเนินการโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นผู้ลงทุน

^๑ งบประมาณแผ่นดินภายใต้โครงการพัฒนารูปแบบการกำกับดูแลและการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม วงเงินรวม ๓๕.๙๓๗๐ ล้านบาท แบ่งเป็น ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ = ๘.๙๘๔๓ ล้านบาท ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙ = ๑๖.๒๖๑๕ ล้านบาท และปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐ = ๑๐.๖๙๑๒ ล้านบาท

^๒ งบประมาณแผ่นดินภายใต้โครงการที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

- โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินงานควบคุมงานซื้อพร้อมติดตั้งระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) วงเงินรวม ๓๓๐ ล้านบาท แบ่งเป็น ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙ = ๖๖.๐๐๐๐ ล้านบาท ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐ = ๑๒๕.๔๐๐๐ ล้านบาท ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๑ = ๑๐๕.๖๐๐๐ ล้านบาท และปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๒ = ๓๓.๐๐๐๐ ล้านบาท

- โครงการซื้อพร้อมติดตั้งระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) วงเงินรวม ๑,๓๐๐.๐๐๐๐ ล้านบาท แบ่งเป็น ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐ = ๕๘๕.๐๐๐๐ ล้านบาท ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๑ = ๔๙๔.๐๐๐๐ ล้านบาท ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๒ = ๑๘๖.๐๐๐๐ ล้านบาท และปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๓ = ๓๓๕.๐๐๐๐ ล้านบาท)

^A หมายถึง เป็นโครงการ/กิจกรรมที่ใช้งบประมาณภายใต้โครงการพัฒนารูปแบบการกำกับดูแลและการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

^B หมายถึง เป็นโครงการ/กิจกรรมที่ใช้งบประมาณภายใต้โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินงานควบคุมงานซื้อพร้อมติดตั้งระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH)

^C หมายถึง เป็นโครงการ/กิจกรรมที่ใช้งบประมาณภายใต้โครงการซื้อพร้อมติดตั้งระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH)

ส่วนที่ ๒

ความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ ตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐

๒.๑ แผนระดับที่ ๑

๒.๑.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)

ยุทธศาสตร์ชาติที่ ๒ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

การพัฒนาระบบตั๋วร่วมและกำกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมเพื่อสนับสนุนการเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ยึดเป้าหมายการยกระดับประเทศไทยให้มีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง โดยปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจ ทั้งระบบเพื่อสร้างภูมิคุ้มกันและยกระดับรายได้ สร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม รวมทั้งสร้างการเติบโต บนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยมีเป้าหมายและประเด็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

(๑) เป้าหมายที่เกี่ยวข้อง

เป้าหมายที่ ๒.๑ ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพ และยั่งยืน

เป้าหมายที่ ๒.๒ ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง

(๒) ประเด็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔.๔ โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก

ข้อ ๔.๔.๑ เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ โดยโครงสร้างพื้นฐานจะครอบคลุมถึง โครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในด้านโครงข่ายคมนาคม พื้นที่และเมือง รวมถึงเทคโนโลยี ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ เพื่ออำนวยความสะดวก ซึ่งการพัฒนาระบบตั๋วร่วมมีความสอดคล้องและสนับสนุนแนวทางการพัฒนาของประเด็นยุทธศาสตร์ดังกล่าว โดยให้ความสำคัญกับการวางโครงข่ายเส้นทางการคมนาคมเชื่อมโยงสู่เมืองหลักของภูมิภาคอย่างไร้รอยต่อ เพื่อรองรับการเพิ่มจำนวนของเมืองและการขยายเมือง การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะสมัยใหม่และสิ่งอำนวยความสะดวกภายในเมืองให้มีความเชื่อมโยงกัน รวมทั้งการส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมให้มีมาตรฐานเดียวกัน

(๓) การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ

แผนปฏิบัติการด้านการกำกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) มีแนวทางในการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ โดยได้กำหนดเป้าหมาย กลยุทธ์ โครงการ/กิจกรรม เพื่อให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมและผู้ให้บริการขนส่งที่เกี่ยวข้อง ธนาคารพาณิชย์ และหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตั๋วร่วมที่จะจัดตั้งขึ้นร่วมขับเคลื่อนการพัฒนาระบบตั๋วร่วมเพื่อเป็นการเพิ่มศักยภาพการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในภาพรวม ให้ประชาชนได้รับความสะดวกสบายในการเดินทาง และเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งมวลชนต่าง ๆ ทั้งรถไฟฟ้า รถโดยสารประจำทาง และเรือโดยสาร ประกอบด้วย ๕ แนวทางการพัฒนา ดังนี้ ๑) การพัฒนากฎหมายเพื่อกำกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ๒) การพัฒนาระบบตั๋วร่วมผูกบัญชี (Account-Based Ticketing : ABT) และระบบฐานข้อมูลการเดินทางและค่าโดยสาร ๓) การจัดทำโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม และหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมทางการเงินของระบบตั๋วร่วม ๔) การจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม และการจัดทำมาตรการส่งเสริมการใช้ระบบตั๋วร่วม และ ๕) การกำหนดกลไกกำกับดูแลและการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตั๋วร่วม เพื่อขับเคลื่อนให้เกิดการพัฒนา

ในทุกมิติที่เกี่ยวข้อง ทั้งด้านนโยบาย ด้านกฎหมาย ด้านเทคโนโลยีระบบตัวร่วม และด้านองค์กร ซึ่งจะส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติในการสร้างความสามารถในการแข่งขัน การพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน มีความเสมอภาคในการได้รับบริการจากระบบขนส่งสาธารณะ ช่วยเพิ่มโอกาสในการเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานและบริการในระบบขนส่งสาธารณะให้เกิดความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางและประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน ยกระดับรายได้และการกินดีอยู่ดี

๒.๒ แผนระดับที่ ๒

๒.๒.๑ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม)

ประเด็นที่ ๗ โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

การพัฒนาระบบตัวร่วมและกำกับการจัดการระบบตัวร่วมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศภายใต้แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) จะเป็นปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญต่อการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เพิ่มศักยภาพและเตรียมความพร้อมทางด้านเศรษฐกิจและสังคมให้มีความเข้มแข็ง เอื้อต่อการบรรลุวัตถุประสงค์การพัฒนาในทุก ๆ ด้านของประเทศ เพื่อให้เกิดการยกระดับผลิตภาพของภาคบริการและสามารถปรับตัวได้ทันต่อความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและนวัตกรรมในอนาคต โดยให้ความสำคัญกับการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม การสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

(๑.๑) แนวทางการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง

แนวทางการพัฒนาที่ ๕ ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง โดยการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งเมืองหลักในภูมิภาคและพื้นที่พิเศษ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานี เพื่อรองรับการเดินทางของคนทุกกลุ่ม และยกระดับการพัฒนาสถานีให้เป็นศูนย์กลางการเดินทางของพื้นที่ภายใต้แนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน รวมทั้งส่งเสริมให้เกิดการใช้โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและบัตรโดยสารร่วมในระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางจากรถส่วนบุคคลมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น

แนวทางการพัฒนาที่ ๖ พัฒนาและบูรณาการการเดินทางและขนส่งทุกรูปแบบและฐานข้อมูล เพื่อนำไปสู่การควบคุมสั่งการและบริหารจัดการจราจรอัจฉริยะทั้งในระดับพื้นที่และระดับประเทศ โดยการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมด้านคมนาคม เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้บริการสามารถใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนค่าใช้จ่ายและระยะเวลาที่ใช้การเดินทางและขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(๑.๒) เป้าหมายและตัวชี้วัด

เป้าหมายที่ ๐๗๐๑๐๔ การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น โดยมีรายละเอียดเป้าหมายและตัวชี้วัดของแผนแม่บทย่อย โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ แสดงได้ดังตารางที่ ๒ - ๑

ตารางที่ ๒ - ๑ เป้าหมายและตัวชี้วัดของแผนแม่บทย่อย โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

เป้าหมาย แผนแม่บทย่อย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
		ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕	ปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐
การเดินทางด้วยระบบขนส่ง สาธารณะในเขตเมือง เพิ่มขึ้น	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่ง สาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทาง ในเมืองทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)	กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๔๐	กรุงเทพมหานครและ ปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๕๐	กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๖๐

(๑.๓) การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ

แผนปฏิบัติการด้านการกำกับจัดการระบบตั๋วร่วม (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) มีแนวทางในการบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ โดยได้กำหนดเป้าหมาย กลยุทธ์ โครงการ/กิจกรรม เพื่อให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมและผู้ให้บริการขนส่งที่เกี่ยวข้อง ธนาкарพาณิชย์ และหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตั๋วร่วมที่จะจัดตั้งขึ้นร่วมขับเคลื่อนการพัฒนาระบบตั๋วร่วมเพื่อเป็นการเพิ่มศักยภาพการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในภาพรวม ให้ประชาชนได้รับความสะดวกสบายในการเดินทางและเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งมวลชนต่าง ๆ ทั้งรถไฟฟ้า รถโดยสารประจำทาง และเรือโดยสาร ประกอบด้วย ๕ แนวทางการพัฒนา ดังนี้ ๑) การพัฒนากฎหมายเพื่อการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ๒) การพัฒนาระบบตั๋วร่วมผูกบัญชี (Account-Based Ticketing : ABT) และระบบฐานข้อมูลการเดินทางและค่าโดยสาร ๓) การจัดทำโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม และหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมทางการเงินของระบบตั๋วร่วม ๔) การจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม และการจัดทำมาตรการส่งเสริมการใช้ระบบตั๋วร่วม และ ๕) การกำหนดกลไกกำกับดูแลและการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตั๋วร่วมเพื่อขับเคลื่อนให้เกิดการพัฒนาในทุกมิติที่เกี่ยวข้อง ทั้งด้านนโยบาย ด้านกฎหมาย ด้านเทคโนโลยีระบบตั๋วร่วม และด้านองค์กร ซึ่งจะส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมายของแผนแม่บทฯ เพื่อให้มีโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและค่าธรรมเนียมทางการเงินของระบบตั๋วร่วมที่สามารถประยุกต์ใช้ในทางปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม สอดคล้องกับสถานการณ์และการกำหนดนโยบายสำหรับค่าโดยสารที่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน และเกิดความยั่งยืนของการใช้อัตราค่าโดยสารร่วม รวมทั้งมีระบบฐานข้อมูลการเดินทางและค่าโดยสารที่สามารถเชื่อมโยงกับระบบข้อมูลของศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) และของผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชนเพื่อประยุกต์ใช้ในการวางแผนภาครัฐได้อย่างเหมาะสม

๒.๒.๒ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

การพัฒนาระบบตั๋วร่วมและกำกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศในระยะ ๕ ปี ของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๓ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ในการพลิกโฉมประเทศไทยสู่ “สังคมก้าวหน้า เศรษฐกิจสร้างมูลค่าอย่างยั่งยืน” เพื่อมุ่งเสริมสร้างสังคมที่ก้าวหน้าพลวัตของโลก และเกื้อหนุนให้คนไทยมีโอกาสที่จะพัฒนาตนเองได้อย่างเต็มศักยภาพ พร้อมกับการยกระดับกิจกรรมการให้บริการให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มที่สูงขึ้น โดยอยู่บนพื้นฐานของความยั่งยืนทางสิ่งแวดล้อม

(๑) เป้าหมายหลักของการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง

เป้าหมายการพัฒนาที่ ๓ การมุ่งสู่สังคมแห่งโอกาสและความเป็นธรรม โดยมุ่งลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม ทั้งในเชิงรายได้ ความมั่งคั่ง และโอกาสในการแข่งขันของภาคธุรกิจ การสนับสนุนช่วยเหลือกลุ่มเปราะบางและผู้ด้อยโอกาสให้มีโอกาสในการเลื่อนสถานะทางเศรษฐกิจและสังคม กระจายโอกาสทางเศรษฐกิจ และจัดให้มีบริการสาธารณะที่มีคุณภาพอย่างทั่วถึงและเท่าเทียมในทุกพื้นที่ พร้อมทั้งเพิ่มโอกาสในการแข่งขันของภาคธุรกิจให้เปิดกว้างและเป็นธรรม

(๒) หมายเหตุการพัฒนา

หมายเหตุที่ ๘ ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เติบโตได้อย่างยั่งยืน

(๓) แผนกลยุทธ์รายหมุดหมาย โดยสอดคล้องกับเป้าหมายและกลยุทธ์ ดังนี้

เป้าหมายที่ ๓ การพัฒนาเมืองให้มีความน่าอยู่ อย่างยั่งยืน มีความพร้อมในการรับมือและปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงทุกรูปแบบ เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มมีคุณภาพชีวิตที่ดีอย่างทั่วถึง

กลยุทธ์ที่ ๓ การสร้างความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ และดิจิทัลรองรับพื้นที่เศรษฐกิจหลักและเมือง

กลยุทธ์ย่อยที่ ๓.๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และระบบดิจิทัล อย่างต่อเนื่องเพียงพอ และได้มาตรฐาน เพื่อให้ครอบคลุมพื้นที่และเมือง สามารถรองรับการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและความต้องการของประชาชน โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางให้มีความปลอดภัย สะดวก และมีประสิทธิภาพ รวมทั้งส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการสร้างมูลค่าเพิ่มทางธุรกิจ และส่งเสริมการพัฒนาผู้ประกอบการให้ปรับเปลี่ยนรูปแบบการทำธุรกิจให้เป็นระบบดิจิทัล ตลอดจนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของเมือง เพื่อเตรียมความพร้อมรองรับการท่องเที่ยวและบริการที่เกี่ยวข้อง

(๔) การบรรลุเป้าหมายตามแผนพัฒนาฯ

แผนปฏิบัติการด้านการกำกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) มีแนวทางในการบรรลุเป้าหมายตามแผนพัฒนาฯ โดยได้กำหนดเป้าหมาย กลยุทธ์ โครงการ/กิจกรรม เพื่อให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมและผู้ให้บริการขนส่งที่เกี่ยวข้อง ธนาкарพาณิชย์ และหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตั๋วร่วมที่จะจัดตั้งขึ้นร่วมขับเคลื่อนการพัฒนาระบบตั๋วร่วมเพื่อเป็นการเพิ่มศักยภาพการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในภาพรวม ให้ประชาชนได้รับความสะดวกสบายในการเดินทางและเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งมวลชนต่าง ๆ ทั้งรถไฟฟ้า รถโดยสารประจำทาง และเรือโดยสาร ประกอบด้วย ๕ แนวทางการพัฒนา ดังนี้ ๑) การพัฒนากฎหมายเพื่อการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ๒) การพัฒนาระบบตั๋วร่วมผูกบัญชี (Account-Based Ticketing : ABT) และระบบฐานข้อมูลการเดินทางและค่าโดยสาร ๓) การจัดทำโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม และหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมทางการเงินของระบบตั๋วร่วม ๔) การจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม และการจัดทำมาตรการส่งเสริมการใช้ระบบตั๋วร่วม และ ๕) การกำหนดกลไกกำกับดูแลและการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตั๋วร่วมเพื่อขับเคลื่อนให้เกิดการพัฒนาในทุกมิติที่เกี่ยวข้อง ทั้งด้านนโยบาย ด้านกฎหมาย ด้านเทคโนโลยีระบบตั๋วร่วม และด้านองค์กร ซึ่งจะส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมายของแผนพัฒนาฯ โดยคำนึงถึงการลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม ทั้งในเชิงรายได้ ความมั่งคั่ง และโอกาสในการแข่งขันของภาคธุรกิจ เพื่อให้มีโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและค่าธรรมเนียมทางการเงินของระบบตั๋วร่วมที่สามารถประยุกต์ใช้ในทางปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรมสอดคล้องกับสถานการณ์และการกำหนดนโยบายสำหรับค่าโดยสารที่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน และเกิดความยั่งยืนของการใช้อัตราค่าโดยสารร่วม

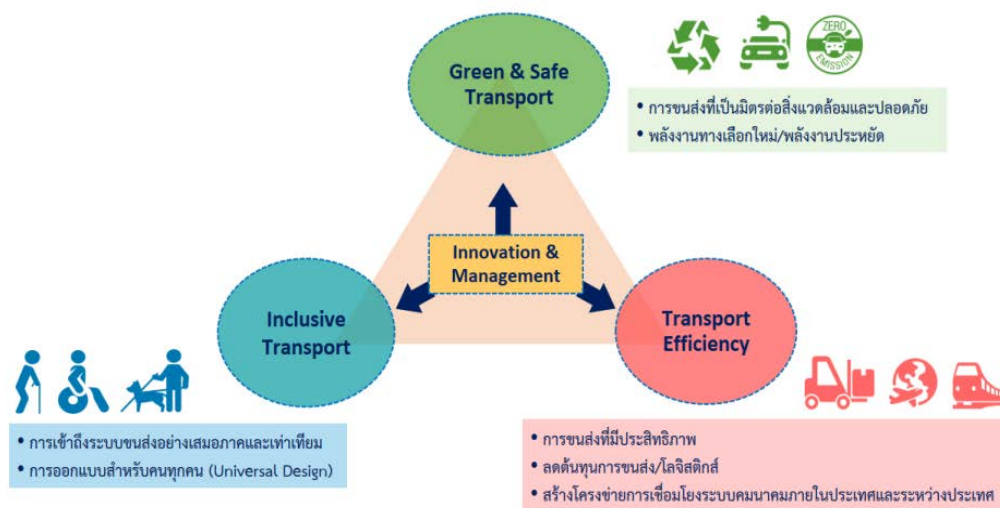
๒.๓ แผนระดับที่ ๓ ที่เกี่ยวข้อง

๒.๓.๑ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)

(๑) แนวคิดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในอนาคตมุ่งเน้นการพัฒนาเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต พฤติกรรมและความต้องการการเดินทางที่เป็นผลกระทบจากกระแสโลกาภิวัตน์ การกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคมากขึ้น และบริบทการเปลี่ยนแปลงที่ส่งผลต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง สามารถตอบสนอง

ผู้ให้บริการ มีความทันสมัย และรองรับการเจริญเติบโตในอนาคต ตลอดจนยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ดังนั้น การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งจึงต้องคำนึงถึงประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้อง ๓ ประเด็น ดังนี้ ๑) การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport) ๒) การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency) และ ๓) ระบบคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusivity) โดยจะต้องมีการนำเครื่องมือด้านนวัตกรรม (Innovation) และการบริหารจัดการ (Management) ที่มีประสิทธิภาพมาใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในกระบวนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและขับเคลื่อนการพัฒนาให้ไปสู่ผลสำเร็จในทางปฏิบัติ รายละเอียดแสดงได้ดังรูปที่ ๒ - ๑



รูปที่ ๒-๑ แนวคิดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)

(๑.๑) การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)

(๑.๑.๑) ส่งเสริมการคมนาคมขนส่งที่ปลอดภัยในทุกรูปแบบการขนส่ง โดยมุ่งเน้นการจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานที่ปลอดภัยได้มาตรฐาน การบังคับใช้กฎหมายจราจรและขนส่ง เช่น การกำกับดูแลผู้ประกอบการขนส่งในทุกรูปแบบให้เป็นไปตามกฎและระเบียบที่กำหนดไว้ รวมทั้งการบริหารจัดการโดยนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพ

(๑.๑.๒) ส่งเสริมการคมนาคมขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะหรือขนส่งมวลชนในเมืองหลักในภูมิภาคเพื่อเป็นทางเลือกสำหรับประชาชนในการเดินทาง โดยเฉพาะการขนส่งทางน้ำและทางราง ซึ่งเป็นรูปแบบการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนน เพื่อส่งเสริมการลดใช้รถยนต์ส่วนบุคคล

(๑.๒) การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency)

(๑.๒.๑) เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งให้เชื่อมโยงสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ เชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งต่าง ๆ และเชื่อมโยงระหว่างเมืองหลักในภูมิภาค มีการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพเพื่อส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยให้การขนส่งทางน้ำและทางรางเป็นรูปแบบการขนส่งหลัก และมีการขนส่งทางถนนเป็นระบบสนับสนุน (Feeder Systems)

(๑.๒.๒) การใช้ระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) และเทคโนโลยีในการยกระดับการให้บริการขนส่งและบริหารจัดการระบบคมนาคมให้มีประสิทธิภาพสูงสุด เช่น ระบบการคิดค่าบริการอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น

(๑.๓) ระบบคมนาคมที่เข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport)

การยกระดับการขนส่งให้สามารถรองรับผู้ใช้งานได้ทุกกลุ่ม ทั้งกลุ่มผู้สูงอายุ คนพิการ และเด็ก เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงบริการขนส่งได้อย่างสะดวก (Accessibility) มีค่าโดยสารที่เหมาะสม (Affordability) และมีประสิทธิภาพ เป็นต้น ซึ่งมีส่วนสำคัญในการพัฒนาสังคมไทย เปิดโอกาสในการเดินทางให้กับประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าร่วมกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม โดยใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะและขนส่งมวลชนได้อย่างทั่วถึงและเท่าเทียม ซึ่งต้องมีการพัฒนาทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการ รวมทั้งการพิจารณามาตรการสนับสนุนค่าโดยสาร (Subsidy) ให้กับนักเรียน นักศึกษา ผู้สูงอายุ คนพิการและผู้มีรายได้น้อยหรือผู้ด้อยโอกาสทางสังคม เป็นต้น

ทั้งนี้ แนวคิดในการพัฒนาทั้ง ๓ ประเด็นดังกล่าวข้างต้นจะต้องส่งเสริมและพัฒนาบุคลากร เทคโนโลยี การวิจัยและพัฒนา (Research and Development) ในการนำเครื่องมือด้านนวัตกรรม (Innovation) และการบริหารจัดการ (Management) ที่มีประสิทธิภาพ มาใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในกระบวนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและการขับเคลื่อนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในทุกขั้นตอน เริ่มตั้งแต่การศึกษาวิเคราะห์โครงการ การออกแบบ การก่อสร้าง การใช้งานโครงสร้างพื้นฐาน และการติดตามประเมินผล รวมทั้งการมีระบบการบริหารจัดการที่ดีในการลงทุนโครงการต่าง ๆ ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการคมนาคมขนส่งในอนาคต

(๒) เป้าประสงค์ที่เกี่ยวข้อง

เป้าประสงค์ที่ ๑ ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนด้านการขนส่งและการเดินทาง ให้ประชาชนมีระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย มีมาตรฐาน ได้รับความสะดวกในการเดินทาง และส่งเสริมให้ประชาชนสามารถเข้าถึงกิจกรรมทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคมต่าง ๆ เพื่อรองรับการขยายตัวและการเปลี่ยนแปลงของสังคมและทำให้ประชาชนมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น

(๓) ยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems)

(๒) การบริหารจัดการ (Management) ระบบคมนาคมขนส่ง ส่งเสริมลดการใช้พลังงาน และการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคมขนส่ง

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services)

(๒) การขนส่งผู้โดยสาร การจัดให้มีบริการภาคคมนาคมขนส่ง เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนทั้งปริมาณและคุณภาพ ได้มาตรฐานสากลและสามารถให้บริการแก่ประชาชนทุกกลุ่มได้อย่างทั่วถึง เพียงพอ มีค่าโดยสารที่เหมาะสมผู้ใช้บริการสามารถจ่ายได้ และมีคุณภาพ (ตรงต่อเวลาน่าเชื่อถือ สะอาด สะดวก และปลอดภัย)

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย กำกับดูแล และปฏิรูปองค์กร (Regulations and Institution)

(๑) การปรับโครงสร้างองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านคมนาคมขนส่งให้มีบทบาทที่ชัดเจน ระหว่างหน่วยงานด้านนโยบาย กำกับดูแล และประกอบการด้านการขนส่ง เพื่อให้การดำเนินงานในแต่ละด้านมีความชัดเจน มีประสิทธิภาพ และได้มาตรฐานสากล โดยแยกหน่วยงานด้านการกำกับดูแลและหน่วยปฏิบัติงาน เป็นต้น

(๒) กฎหมายและการบังคับใช้ เป็นเครื่องมือสำคัญในการควบ กำกับและส่งเสริม การดำเนินงานด้านคมนาคมขนส่ง การปรับปรุงกฎหมาย กฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้องมีความจำเป็นอย่างมาก เพื่อให้กฎหมายมีความทันสมัยสอดคล้องกับสถานการณ์เศรษฐกิจ สังคม บริบทการค้าการลงทุนที่เปลี่ยนแปลงไป และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถดำเนินงานตามที่กฎหมายกำหนดได้

ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (Technology and Innovation) ส่งเสริมการพัฒนาเพื่อนำเทคโนโลยี นวัตกรรมและระบบเทคโนโลยีอัจฉริยะต่าง ๆ ที่มีความก้าวหน้าอย่างรวดเร็วมาปรับใช้ในการบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น และเป็นเครื่องมือและกลไกสำคัญในการให้บริการ การบริหารจัดการบริการขนส่ง และสนับสนุนนโยบายของภาครัฐในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม

(๔) เป้าหมายและตัวชี้วัด จำแนกตามแนวคิดในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง โดยมีเป้าหมายและตัวชี้วัดตามประเด็นที่เกี่ยวข้อง แสดงได้ดังตารางที่ ๒ - ๒ ดังนี้

ตารางที่ ๒ - ๒ เป้าหมายและตัวชี้วัดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

ประเด็น	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย
การเข้าถึงระบบขนส่งอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport)	สัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เป้าหมาย (ปี พ.ศ. ๒๕๗๔) ร้อยละ ๕๐.๓๘

(๔) การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์การพัฒนา

แผนปฏิบัติการด้านการกำกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) มีแนวทางในการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์การพัฒนา โดยได้กำหนดเป้าหมาย กลยุทธ์ โครงการ/กิจกรรม เพื่อให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมและผู้ให้บริการขนส่งที่เกี่ยวข้อง ธนาคารพาณิชย์ และหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตั๋วร่วมที่จะจัดตั้งขึ้นร่วมขับเคลื่อนการพัฒนาระบบตั๋วร่วมเพื่อเป็นการเพิ่มศักยภาพการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในภาพรวม ให้ประชาชนได้รับความสะดวกสบายในการเดินทางและเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งมวลชนต่าง ๆ ทั้งรถไฟฟ้า รถโดยสารประจำทาง และเรือโดยสาร ประกอบด้วย ๕ แนวทางการพัฒนา ดังนี้ ๑) การพัฒนากฎหมายเพื่อการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ๒) การพัฒนาระบบตั๋วร่วมผูกบัญชี (Account-Based Ticketing : ABT) และระบบฐานข้อมูลการเดินทางและค่าโดยสาร ๓) การจัดทำโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม และหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมทางการเงินของระบบตั๋วร่วม ๔) การจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม และการจัดทำมาตรการส่งเสริมการใช้ระบบตั๋วร่วม และ ๕) การกำหนดกลไกกำกับดูแลและการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตั๋วร่วม เพื่อขับเคลื่อนให้เกิดการพัฒนาในทุกมิติที่เกี่ยวข้อง ทั้งด้านนโยบาย ด้านกฎหมาย ด้านเทคโนโลยีระบบตั๋วร่วม และด้านองค์กร ซึ่งจะส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมายของยุทธศาสตร์การพัฒนา เพื่อเป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้มีระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย มีมาตรฐาน เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนทั้งปริมาณและคุณภาพ (ตรงต่อเวลา น่าเชื่อถือ สะอาด สะดวก และปลอดภัย) รวมทั้งสามารถให้บริการแก่ประชาชนทุกกลุ่มได้อย่างทั่วถึง เพียงพอ และมีค่าโดยสารที่เหมาะสม การกำหนดนโยบายสำหรับค่าโดยสารในภาพรวมเป็นไปในทิศทางเดียวกัน เกิดความยั่งยืนของการใช้อัตราค่าโดยสารร่วม

๒.๓.๒ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (ฉบับปรับปรุง)

กระทรวงคมนาคมได้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางการดำเนินงานของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมให้มีการปฏิบัติงานที่สอดคล้องเชื่อมโยงกันอย่างต่อเนื่องและเป็นระบบกับทุกภาคส่วน ประกอบด้วย ๔ ยุทธศาสตร์ ซึ่งยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการกำกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม คือ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ เป้าประสงค์ที่ ๑.๕ ยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อสนับสนุนการขนส่งที่ไร้รอยต่อ กลยุทธ์ที่ ๑.๕.๑ ยกระดับการให้บริการประชาชนด้วยการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีมาตรฐาน และกลยุทธ์ที่ ๑.๕.๒ กำหนดนโยบายด้านราคาและพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อกระตุ้นอุปสงค์ของการใช้งานขนส่งสาธารณะ โดยมีตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายที่เกี่ยวข้อง แสดงได้ดังตารางที่ ๒ - ๓ ดังนี้

ตารางที่ ๒ - ๓ ตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายที่เกี่ยวข้องภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม
พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (ฉบับปรับปรุง)

ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย ปี พ.ศ.				หน่วยงานหลัก	หน่วยงาน สนับสนุน
	๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐		
สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ร้อยละ)	๒๐	๒๕	๓๐	๔๐	สนข.	รฟม./ขบ. ขสมก. กทม./รฟท. รฟฟท./จท.

๒.๓.๓ แผนปฏิบัติราชการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) (ฉบับทบทวน)

สนข. ได้จัดทำแผนปฏิบัติราชการ สนข. (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) (ฉบับทบทวน) โดยพิจารณาความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) แผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) นโยบายรัฐบาล และแผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) แผนปฏิบัติการด้านการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศไทยด้วยโมเดลเศรษฐกิจ BCG พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๗๐ (BCG Economy Model : BCG Model) นโยบายกระทรวงคมนาคม นโยบายรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ที่มอบให้ สนข. ดำเนินการ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ แผนพัฒนาด้านดิจิทัลของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ และนโยบายประเทศไทย ๔.๐ (Thailand 4.0) สำหรับใช้ประกอบการบริหารจัดการเชิงยุทธศาสตร์ภายใน สนข. ให้สามารถดำเนินภารกิจเกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบายและจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่งของประเทศตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ และกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๒ ได้อย่างมีประสิทธิภาพตอบสนองเป้าหมายการพัฒนาด้านการขนส่งและจราจรของประเทศ รวมทั้งตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนและผู้รับบริการ โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

(๑) วิสัยทัศน์

“องค์กรนำในการกำหนดทิศทางและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบคมนาคมของประเทศ”

(๒) พันธกิจ

(๒.๑) เสนอแนะนโยบาย มาตรการ มาตรฐาน และจัดทำแผนพัฒนาระบบคมนาคมและขับเคลื่อนให้เกิดผลในการปฏิบัติ

(๒.๒) ศึกษา วิจัย และพัฒนางานคมนาคมด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม

(๒.๓) ส่งเสริมความปลอดภัยและคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระบบคมนาคม

(๒.๔) พัฒนาและเผยแพร่ข้อมูลสารสนเทศและองค์ความรู้ด้านคมนาคม

(๓) ค่านิยม ของ สนข. “OTP to TOP”

สร้างทีมงานที่ดี สร้างโอกาส สร้างความเป็นมืออาชีพ

T - Teamwork **สร้างทีมงานที่ดี** เชื่อใจซึ่งกันและกัน ทำงานร่วมกันในทุกระดับ มีส่วนร่วมในการทำงาน และสร้างเครือข่ายการทำงานร่วมกัน รับฟังความคิดเห็นซึ่งกันและกัน สร้างผลงานเพื่อมุ่งสู่เป้าหมายขององค์กร

O - Opportunity สร้างโอกาสในการเรียนรู้ร่วมกัน และให้ความสำคัญกับการสื่อสารที่สร้างสรรค์

P - Professional สร้างความเป็นมืออาชีพ รู้หน้าที่ รับผิดชอบ ซื่อสัตย์ มีมนุษยสัมพันธ์ มีน้ำใจ เอื้อเฟื้อเผื่อแผ่ อยู่ร่วมกันอย่างมีความสุข และพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างความเชี่ยวชาญ

(๔) แนวทางการพัฒนาของแผนปฏิบัติการ สนข.๑ ประกอบด้วย ๔ แนวทาง ได้แก่

(๔.๑) แนวทางการพัฒนาที่ ๑ พัฒนานโยบายและแผนงานคมนาคมเพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน

(๔.๒) แนวทางการพัฒนาที่ ๒ ขับเคลื่อนนโยบายและแผนคมนาคมสู่การปฏิบัติ

(๔.๓) แนวทางการพัฒนาที่ ๓ ผลักดันการบริหารงานบุคคลและพัฒนาบุคลากรของ สนข. อย่างมีประสิทธิภาพ

(๔.๔) แนวทางการพัฒนาที่ ๔ พัฒนาศักยภาพองค์กรให้ทันสมัย

การดำเนินการตามแผนปฏิบัติการฯ มีความสอดคล้องและสนับสนุนแนวทางการพัฒนาภายใต้แผนปฏิบัติราชการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) (ฉบับทบทวน) ดังนี้

แนวทางการพัฒนาที่ ๑ พัฒนานโยบายและแผนงานคมนาคมเพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน โดยมีเป้าประสงค์ ตัวชี้วัด และกลยุทธ์ แสดงได้ดังตารางที่ ๒ - ๔ ดังนี้

ตารางที่ ๒ - ๔ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด และกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้องตามแนวทางการพัฒนาที่ ๑ พัฒนานโยบายและแผนงานคมนาคมเพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	กลยุทธ์
เป้าประสงค์ที่ ๑ มินโยบายและแผนเพื่อพัฒนาระบบคมนาคมให้มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency) ทุกคนเข้าถึงได้อย่างเท่าเทียม (Inclusive Transport) มีความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)	ตัวชี้วัดที่ ๑ ร้อยละความสำเร็จของการจัดทำนโยบายและแผนการพัฒนาระบบคมนาคมที่นำไปสู่ระบบคมนาคมที่มีประสิทธิภาพ เข้าถึงได้อย่างเท่าเทียม ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	กลยุทธ์ที่ ๒ มุ่งเน้นการจัดทำนโยบายและแผนเพื่อยกระดับการเข้าถึงระบบคมนาคมของประชาชนทุกกลุ่มอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport)

แนวทางการพัฒนาที่ ๒ ขับเคลื่อนนโยบายและแผนคมนาคมสู่การปฏิบัติ โดยมีเป้าประสงค์ ตัวชี้วัด และกลยุทธ์ แสดงได้ดังตารางที่ ๒ - ๕ ดังนี้

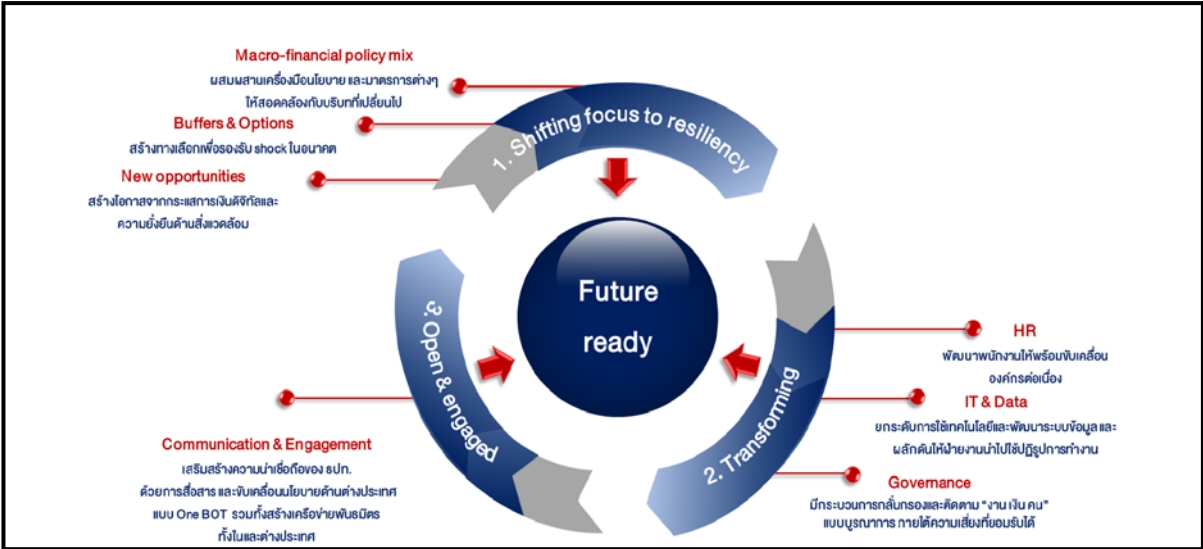
ตารางที่ ๒ - ๕ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด และกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้องตามแนวทางการพัฒนาที่ ๒ ขับเคลื่อนนโยบายและแผนคมนาคมสู่การปฏิบัติ

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	กลยุทธ์
เป้าประสงค์ที่ ๒ นโยบายและแผนพัฒนาระบบคมนาคมนำไปสู่การปฏิบัติและเกิดผลเป็นรูปธรรม	ตัวชี้วัดที่ ๒ ร้อยละความสำเร็จของการขับเคลื่อนนโยบายและแผนคมนาคมสู่การปฏิบัติ	กลยุทธ์ที่ ๔ การขับเคลื่อนนโยบายและแผนคมนาคมไปสู่การปฏิบัติ

เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	กลยุทธ์
เป้าประสงค์ที่ ๒ นโยบายและแผนพัฒนาระบบคมนาคมไปสู่การปฏิบัติและเกิดผลเป็นรูปธรรม	ตัวชี้วัดที่ ๓ ร้อยละความสำเร็จของการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามนโยบายและแผนที่นำไปสู่ระบบคมนาคมที่มีประสิทธิภาพ เข้าถึงได้อย่างเท่าเทียม ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	กลยุทธ์ที่ ๔ การขับเคลื่อนนโยบายและแผนคมนาคมไปสู่การปฏิบัติ

๒.๓.๔ แผนยุทธศาสตร์ธนาคารแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๖๙

ธนาคารแห่งประเทศไทยได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์ธนาคารแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๖๙ โดยมุ่งมั่นดำเนินงานให้ระบบเศรษฐกิจการเงินไทยพร้อมมุ่งสู่อนาคต (Future Ready) และเศรษฐกิจไทยเติบโตได้อย่างยั่งยืน โดยมุ่งเน้นการผลักดันใน ๓ เรื่องหลัก ได้แก่ ๑) เสริมสร้างความยืดหยุ่นทนทานแก่เศรษฐกิจ (Shifting Focus to Resiliency) ๒) ยกระดับศักยภาพขององค์กร (Transforming) และ ๓) เปิดกว้าง เรียนรู้ รับฟัง และประสานความร่วมมือกับภายนอก (Open & Engaged) โดยมีรายละเอียดแสดงได้ดังรูปที่ ๒ - ๒ ดังนี้



ที่มา : ธนาคารแห่งประเทศไทย, ๒๕๖๗

รูปที่ ๒ - ๒ การผลักดันแผนยุทธศาสตร์ธนาคารแห่งประเทศไทย ในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๖๙

การดำเนินการตามแผนปฏิบัติการฯ มีความสอดคล้องและสนับสนุนแผนยุทธศาสตร์ธนาคารแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๖๙ ในการผลักดันการเสริมสร้างความยืดหยุ่นทนทานแก่เศรษฐกิจ (Shifting Focus to Resiliency) โดยมุ่งเน้นการเสริมภูมิคุ้มกันให้ภาคธุรกิจและประชาชนด้วยการสร้างกันชนและเพิ่มทางเลือกให้พร้อมรองรับความผันผวนในอนาคต และสร้างโอกาสใหม่ในการเติบโตจากทั้งกระแสดิจิทัลและความยั่งยืน โดยดูแลให้เกิดผลข้างเคียงน้อยที่สุด โดยมีเป้าหมายความสำเร็จและการดำเนินงานสำคัญที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

เป้าหมายความสำเร็จ

ภาคการเงินใช้เทคโนโลยีเพื่อพัฒนานวัตกรรมและบริการทางการเงินที่ตอบโจทย์ความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างทั่วถึง เป็นธรรม มีการแข่งขันอย่างเท่าเทียม และมีระบบโครงสร้างพื้นฐานทางการเงินที่มีเสถียรภาพ มั่นคง ปลอดภัย ไม่สร้างความเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อเนื่องเป็นวงกว้าง (Systemic Risk)

การดำเนินการสำคัญ

(๑) ด้านการเงินดิจิทัล โดยการส่งเสริมการชำระเงินดิจิทัล (Digital Payment) และดูแลผู้ใช้บริการทางการเงินในช่วงเปลี่ยนผ่านไปสู่ Less-cash Society โดยจัดให้มีช่องทางการให้บริการชำระเงินด้วยเงินสดที่เหมาะสมสำหรับผู้ใช้บริการกลุ่มที่ยังไม่พร้อมใช้ Digital Payment รวมทั้ง ธปท. ได้ร่วมกับ สนข. พัฒนาบริการ Digital Payment ในการชำระค่าโดยสาร เพื่อเป็นการเพิ่มบริการ Digital Payment ในระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกในชีวิตประจำวันแก่ประชาชน และเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่ง

๒.๔ นโยบายที่เกี่ยวข้อง

๒.๔.๑ นโยบายรัฐบาล

นายเศรษฐา ทวีสิน นายกรัฐมนตรีได้มีคำสั่งนโยบายของคณะรัฐมนตรีต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๖๖ เพื่อให้รัฐบาลใช้เป็นกรอบในการบริหารราชการแผ่นดิน โดยมีกรอบนโยบายในการบริหารและพัฒนาประเทศที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบตัวร่วม ดังนี้ รัฐบาลจะดำเนินนโยบายที่เสริมขีดความสามารถให้กับประชาชน ผ่านการสร้างรายได้ ลดรายจ่าย สร้างโอกาส ลดความเหลื่อมล้ำ และสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นให้กับประชาชนทุกคน รวมทั้งจะลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศทั้งทางถนน ทางน้ำ ทางราง และทางอากาศ เชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งของภาคประชาชน สินค้า และบริการ ด้วยราคาและบริการที่เป็นธรรม เหมาะสมกับค่าครองชีพ เพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชน

๒.๔.๒ นโยบายกระทรวงคมนาคม

(๑) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ) ได้มอบกรอบนโยบาย “คมนาคมเพื่อความอุดมสุขของประชาชน” ให้แก่ผู้บริหารและหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม เพื่อใช้เป็นพันธกิจที่ต้องดำเนินการ เมื่อวันที่ ๑๔ กันยายน ๒๕๖๖ โดยมีนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบตัวร่วมและกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม ดังนี้ “คมนาคม เพื่อคุณภาพชีวิต และลดต้นทุนในการเดินทาง” ซึ่งสิ่งที่ประชาชนต้องการ คือ โอกาสในการเข้าถึงการให้บริการระบบคมนาคมขนส่ง ทั้งคนและสินค้าจากต้นทางไปถึงปลายทางให้รวดเร็วที่สุด มีความสะดวก สะอาด ปลอดภัย ตรงเวลา ราคาต่ำ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมแก่ประชาชนในทุกกลุ่ม ทุกวัน ในทุกพื้นที่ โดยมีแนวทางการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง คือ การเดินทางในทุกกระบวนต้อง “ไร้รอยต่อ” ต้องมีการบูรณาการในทุกภาคคมนาคมขนส่งในทุกมิติ เช่น ถนนกับท่าเรือ สนามบินต้องเชื่อมต่อกันเดินทางโดยสะดวก การให้บริการเดินทางของประชาชนในเขตเมืองในระบบสาธารณะต้องเชื่อมต่อกัน เช่น จากระบบรถไฟฟ้าสู่ระบบรถโดยสารสาธารณะ ระบบรถสาธารณะอื่น ล้อ - ราง - เรือ ต้องเชื่อมกัน

(๒) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ) ได้มอบนโยบายให้ สนข. ใช้เป็นกรอบการดำเนินงาน เมื่อวันที่ ๙ ตุลาคม ๒๕๖๖ ในงานวันคล้ายวันสถาปนา สนข. ครบรอบ ๒๑ ปี เพื่อให้ สนข. นำไปใช้ปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับภารกิจของรัฐบาลและกระทรวงคมนาคม ตามนโยบายของรัฐบาลที่แถลงต่อรัฐสภา ซึ่งมุ่งเน้นการสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับประชาชน ผ่านการสร้างรายได้ ลดรายจ่าย สร้างโอกาส และลดความเหลื่อมล้ำ โดยกระทรวงคมนาคมเป็นกลไกหนึ่งที่จะช่วยขับเคลื่อนนโยบายของรัฐบาล และขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในทุกมิติ ทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ดังนี้ **มิติด้านราคาค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะ** ต้องราคาสมเหตุสมผล ไม่แพง โดย สนข. ต้องเร่งขับเคลื่อนร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ซึ่งหากมีพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. การจะขับเคลื่อนให้ผู้ประกอบการเดินรถไฟแต่ละรายหันมาใช้บัตรโดยสารรูปแบบเดียวกันจะทำได้ง่ายขึ้น ซึ่งจะช่วยให้มีข้อมูลการเดินทางของพี่น้องประชาชนเพียงพอที่จะนำมาทำการวิเคราะห์หาราคาค่าโดยสารที่เป็นธรรมต่อประชาชนผู้เดินทาง และเป็นธรรมต่อผู้ประกอบการเดินรถ

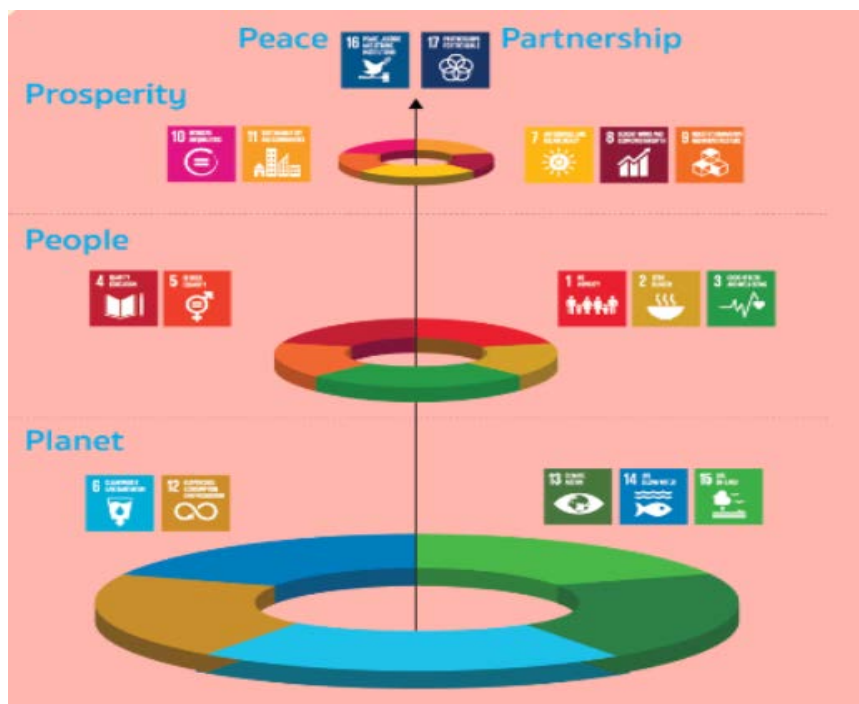
ที่ต้องเสียเงินลงทุนไป นอกจากนี้ การใช้บัตรเพียงใบเดียวในการเดินทางผ่านรถไฟฟ้าหลายสาย การจะคิดค่าแรกเข้าเพียงครั้งเดียวจะสามารถดำเนินการได้ ทำให้ประชาชนไม่ต้องเสียค่าแรกเข้าหลายครั้ง ช่วยลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางของพี่น้องประชาชนลงได้ ดังนั้น จึงมอบหมายให้ สนข. เร่งรัดการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. เพื่อประโยชน์ต่อการเดินทางของประชาชน

อย่างไรก็ตาม แผนปฏิบัติการด้านการกำกับจัดการระบบตัวร่วม (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์และแผนที่เกี่ยวข้อง โดยการพัฒนาคุณภาพและประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐาน ตลอดจนการสร้างทางเลือกใหม่ในการเดินทางให้กับประชาชน เพื่อให้สามารถรองรับการขนส่งและการเดินทางต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ และสามารถเพิ่มปริมาณการเดินทางโดยคำนึงถึงการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีในอนาคต และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม จึงแสดงถึงการสนับสนุนการขับเคลื่อนแผนระดับที่ ๑ ระดับที่ ๒ และระดับที่ ๓ รวมทั้งนโยบายรัฐบาลและนโยบายกระทรวงคมนาคมอย่างชัดเจน สามารถบรรลุเป้าหมายในการพัฒนาตามแนวทางของยุทธศาสตร์ชาติได้อย่างเป็นรูปธรรม

ส่วนที่ ๓

ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนแห่งสหประชาชาติ (SDGs)

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) คือ การพัฒนาที่สมดุลระหว่าง ๓ เสาหลักของความยั่งยืน (Three Pillars of Sustainability) ได้แก่ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ให้มีความเชื่อมโยงกัน ซึ่งองค์การสหประชาชาติกำหนดขึ้นเพื่อให้ประเทศต่าง ๆ มุ่งพัฒนาไปในทิศทางเดียวกัน โดยใช้เป็นกรอบในการพัฒนาประเทศ ระยะ ๑๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๗๓) และมีการกำหนดค่าเป้าหมายและตัวชี้วัดเพื่อให้บรรลุผลภายใน ปี พ.ศ. ๒๕๗๓ ไว้ ๑๗ เป้าหมาย ประกอบด้วย ๑๖๙ เป้าหมายย่อย (SDG Targets) ที่มีความเป็นสากล เชื่อมโยงและเกี่ยวพันกัน โดยสามารถจัดกลุ่ม SDGs ตามปัจจัยที่เชื่อมโยงกันใน ๕ มิติ (5P) ได้แก่ ๑) การพัฒนาคน (People) ให้ความสำคัญกับการขจัดปัญหาความยากจนและความหิวโหย และลดความเหลื่อมล้ำในสังคม ๒) สิ่งแวดล้อม (Planet) ให้ความสำคัญกับการปกป้องและรักษาทรัพยากรธรรมชาติ และสภาพภูมิอากาศเพื่อพลเมืองโลกรุ่นต่อไป ๓) เศรษฐกิจและความมั่งคั่ง (Prosperity) ส่งเสริมให้ประชาชนมีความเป็นอยู่ที่ดีและสอดคล้องกับธรรมชาติ ๔) สันติภาพและความยุติธรรม (Peace) ยึดหลักการอยู่ร่วมกันอย่างสันติ มีสังคมที่สงบสุข และไม่แบ่งแยก และ ๕) ความเป็นหุ้นส่วนการพัฒนา (Partnership) ความร่วมมือของทุกภาคส่วนในการขับเคลื่อนวาระการพัฒนาที่ยั่งยืน แสดงได้ดังรูปที่ ๓ - ๑



ที่มา : ศูนย์วิจัยและสนับสนุนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Center for SDG Research and Support : SDG Move คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, ๒๕๖๕

รูปที่ ๓ - ๑ เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) และปัจจัยที่เชื่อมโยงกันใน ๕ มิติ

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ ครอบคลุม เข้าถึงได้ ราคาไม่แพง และตอบสนองต่อความต้องการของคนทุกกลุ่มในสังคม โดยเฉพาะผู้ที่อยู่ในสถานการณ์เปราะบาง เช่น เด็ก ผู้พิการ ผู้สูงอายุ และสตรีมีครรภ์ เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้บริการขนส่งสาธารณะ แทนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมากขึ้น นำไปสู่การลดปัญหาการจราจรติดขัด และปัญหามลพิษทางอากาศในเขตเมือง ในขณะที่เดียวกันจะสามารถลดภาระค่าครองชีพในเมืองให้แก่ประชาชน โดยเฉพาะกลุ่มผู้มีรายได้น้อย เพื่อให้สามารถเข้าถึงระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพโดยถ้วนหน้าและเท่าเทียม จะช่วยลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจ และสังคม โดยมีเป้าหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบตัวร่วม ดังนี้

(๑) เป้าหมายที่ ๙ (Goal 9) สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง สนับสนุน การพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม (Build resilient infrastructure, promote inclusive and sustainable industrialization and foster innovation)

เป้าหมายย่อย ๙.๑ (SDG0901) โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ เชื่อถือได้ ยั่งยืน และมีความยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจ และความเป็นอยู่ที่ดีของมนุษย์ โดยมุ่งเป้าไปที่การเข้าถึงได้ในราคาที่สมารถจ่ายได้และเท่าเทียมสำหรับทุกคน

(๒) เป้าหมายที่ ๑๑ (Goal 11) ทำให้เมืองและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์มีความครอบคลุม ปลอดภัย พร้อมรับการเปลี่ยนแปลงและยั่งยืน (Make cities and human settlements inclusive, safe, resilient and sustainable)

เป้าหมายย่อย ๑๑.๒ (SDG1102) โดยการจัดให้มีการเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืน เข้าถึงได้ และปลอดภัย ในราคาที่สมารถจ่ายได้สำหรับทุกคน ปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน และขยายการขนส่ง สาธารณะ โดยให้ความสำคัญกับความต้องการของผู้ที่อยู่ในสถานการณ์เปราะบาง อาทิ สตรี เด็ก คนพิการ และผู้สูงอายุ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓ โดยรายละเอียดแสดงได้ดังรูปที่ ๓ - ๒



ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ๒๕๕๙

รูปที่ ๓ - ๒ เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) ๑๗ เป้าหมาย

การดำเนินการตามแผนปฏิบัติการฯ มีแนวทางการดำเนินงานที่มีส่วนช่วยผลักดันเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) โดยได้กำหนดเป้าหมาย กลยุทธ์ โครงการ/กิจกรรม เพื่อให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม และผู้ให้บริการขนส่งที่เกี่ยวข้อง ธนาคารพาณิชย์ และหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตัวร่วมที่จะจัดตั้งขึ้นร่วมขับเคลื่อนการพัฒนาระบบตัวร่วมเพื่อเป็นการเพิ่มศักยภาพการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในภาพรวม ให้ประชาชนได้รับความสะดวกสบายในการเดินทางและเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งมวลชนต่าง ๆ ทั้งรถไฟฟ้า รถโดยสารประจำทาง และเรือโดยสาร โดยมีอัตราค่าโดยสารที่สมเหตุสมผล เพื่อจูงใจให้ประชาชนเปลี่ยนมาใช้บริการขนส่งสาธารณะเพิ่มมากขึ้น และลดการใช้นยานพาหนะส่วนบุคคล ซึ่งจะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรและมลพิษทางอากาศในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จะนำไปสู่การยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในสังคมมากขึ้น

ส่วนที่ ๔

สาระสำคัญของแผนปฏิบัติการด้านการกำกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐)

๔.๑ การประเมินสถานการณ์ที่เกี่ยวข้อง ปัญหา และความจำเป็นของแผนปฏิบัติการด้านการกำกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐)

๔.๑.๑ การประเมินสถานการณ์ที่เกี่ยวข้อง

(๑) ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

(๑.๑) โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ปัจจุบันประเทศไทยมีโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ดังนี้

(๑.๑.๑) รถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการแล้ว ๑๓ เส้นทาง ระยะทางรวม ๒๗๖.๘๔ กิโลเมตร ดังนี้

- ๑) สายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สมุทรปราการ ระยะทาง ๓๗.๑๐ กิโลเมตร
- ๒) สายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ระยะทาง ๑๘.๗๐ กิโลเมตร
- ๓) สายสีเขียว ช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ - บางหว้า ระยะทาง ๑๔ กิโลเมตร
- ๔) สายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง ระยะทาง ๒๐ กิโลเมตร
- ๕) สายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ ระยะทาง ๑๓ กิโลเมตร
- ๖) สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค ระยะทาง ๑๔ กิโลเมตร
- ๗) สายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - เตาปูน ระยะทาง ๒๓ กิโลเมตร
- ๘) สายสีแดง ช่วงบางซื่อ - รังสิต ระยะทาง ๒๖.๓๐ กิโลเมตร
- ๙) สายสีแดง ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน ระยะทาง ๑๕.๒๖ กิโลเมตร
- ๑๐) สายสีทอง ช่วงกรุงธนบุรี - คลองสาน ระยะทาง ๑.๘๘ กิโลเมตร
- ๑๑) สายท่าอากาศยาน รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (Airport Rail Link : ARL) ช่วงพญาไท - สุวรรณภูมิ ระยะทาง ๒๘.๗๐ กิโลเมตร
- ๑๒) สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง ระยะทาง ๓๐.๔๐ กิโลเมตร
- ๑๓) สายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ระยะทาง ๓๔.๕๐ กิโลเมตร

โดยรายละเอียดแสดงได้ดังตารางที่ ๔ - ๑

ตารางที่ ๔ - ๑ โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน

เส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ปีที่เปิดให้บริการ (พ.ศ.)	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ผู้ให้บริการ
๑. สายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สมุทรปราการ	๓๗.๑๐	- ช่วงหมอชิต - อ่อนนุช เปิดให้บริการปี ๒๕๔๒ - ช่วงอ่อนนุช - บางรี เปิดให้บริการปี ๒๕๕๔ - ช่วงบางรี - สมุทรปราการ เปิดให้บริการปี ๒๕๖๑	กรุงเทพมหานคร (กทม.)	BTSC

เส้นทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ปีที่เปิดให้บริการ (พ.ศ.)	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ผู้ให้บริการ
๒. สายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต	๑๘.๗๐	๒๕๖๓	กทม.	BTSC
๓. สายสีเขียว ช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ - บางหว้า	๑๔.๐๐	- ช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ - สะพานตากสิน เปิดให้บริการปี ๒๕๔๒ - ช่วงสะพานตากสิน - วงเวียนใหญ่ เปิดให้บริการปี ๒๕๕๒ - ช่วงวงเวียนใหญ่ - บางหว้า เปิดให้บริการปี ๒๕๖๖	กทม.	BTSC
๔. สายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง	๒๐.๐๐	๒๕๔๗	รฟม.	BEM
๕. สายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ	๑๓.๐๐	๒๕๖๓	รฟม.	BEM
๖. สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค	๑๔.๐๐	๒๕๖๒	รฟม.	BEM
๗. สายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - เตาปูน	๒๓.๐๐	๒๕๕๙	รฟม.	BEM
๘. สายสีแดง ช่วงบางซื่อ - รังสิต	๒๖.๓๐	๒๕๖๔	รฟท.	รฟฟท.
๙. สายสีแดง ช่วงบางซื่อ - ดิปลิง	๑๕.๒๖	๒๕๖๔	รฟท.	รฟฟท.
๑๐. สายสีทอง ช่วงกรุงธนบุรี - คลองสาน	๑.๘๘	๒๕๖๓	กทม.	BTSC
๑๑. สายท่าอากาศยาน รถไฟฟ้า ARL ช่วงพญาไท - สุวรรณภูมิ	๒๘.๗๐	๒๕๕๓	รฟท.	บริษัท เอเชีย เอราวัน จำกัด
๑๒. สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง	๓๐.๔๐	๒๕๖๖	รฟม.	บริษัท อีสเทิร์น บางกอก โมโนเรล จำกัด
๑๓. สายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี	๓๔.๕๐	๒๕๖๖	รฟม.	บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอก โมโนเรล จำกัด
รวมระยะทาง	๒๗๖.๘๔			

ที่มา : กรมการขนส่งทางราง, ๒๕๖๖

(๑.๑.๒) รถไฟฟ้าที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ๔ เส้นทาง ระยะทางรวม ๗๐.๙๐ กิโลเมตร ดังนี้

๑) สายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี ระยะทาง ๓ กิโลเมตร
ขณะนี้อยู่ระหว่างเตรียมการก่อสร้าง คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๖๘

๒) สายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี ระยะทาง ๒๒.๕๐ กิโลเมตร
คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี ๒๕๗๑

๓) สายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ ระยะทาง ๒๓.๖๐ กิโลเมตร คาดว่าจะ
ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการในปี ๒๕๗๑

๔) สายท่าอากาศยาน รถไฟฟ้า ARL ช่วงพญาไท - บางซื่อ - ดอนเมือง ระยะทาง
๒๑.๘๐ กิโลเมตร (รวมอยู่ในโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน) คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี ๒๕๗๑

(๑.๑.๓) รถไฟฟ้าที่อยู่ระหว่างการประกวดราคา ๑ โครงการ ระยะทางรวม ๑๓.๔๐ กิโลเมตร
ดังนี้ สายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - บางขุนนนท์ ระยะทาง ๑๓.๔๐ กิโลเมตร ซึ่งรวมถึงงานติดตั้ง
ระบบรถไฟฟ้าและอาณัติสัญญาณของทั้งโครงการฯ

**(๑.๑.๔) รถไฟฟ้าที่อยู่ระหว่างดำเนินการตามขั้นตอนการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและ
เอกชน (Public Private Partnership : PPP) จำนวน ๖ เส้นทาง ระยะทางรวม ๗๑.๔๙ กิโลเมตร ดังนี้**

๑) สายสีแดง ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ระยะทาง
๘.๘๔ กิโลเมตร

๒) สายสีแดง ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง ระยะทาง ๕.๗๖ กิโลเมตร

๓) สายสีแดง ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา ระยะทาง ๑๔.๘๐ กิโลเมตร

๔) สายสีแดง ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช ระยะทาง ๕.๗๐ กิโลเมตร

๕) สายสีแดง ช่วงบางซื่อ - มักกะสัน - หัวหมาก ระยะทาง ๒๐.๑๔ กิโลเมตร

๖) สายสีเทา ช่วงวัชรพล - ทองหล่อ ระยะทาง ๑๖.๒๕ กิโลเมตร

**(๑.๑.๕) รถไฟฟ้าที่อยู่ระหว่างเตรียมความพร้อมโครงการ ๙ เส้นทาง ระยะทางรวม
๑๒๐.๗๘ กิโลเมตร ดังนี้**

๑) สายสีเขียว ช่วงสมุทรปราการ - บางปู ระยะทาง ๙.๕๐ กิโลเมตร

๒) สายสีเขียว ช่วงคูคต - ลำลูกกา ระยะทาง ๖.๕๐ กิโลเมตร

๓) สายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค - พุทธมณฑลสาย ๔ ระยะทาง ๘ กิโลเมตร

๔) สายสีแดง ช่วงหัวลำโพง - วงเวียนใหญ่ - มหาชัย ระยะทาง ๓๘ กิโลเมตร

๕) สายสีเหลืองส่วนต่อขยาย ช่วงแยกรัชดา - ลาดพร้าว - แยกรัชโยธิน
ระยะทาง ๒.๖๐ กิโลเมตร

๖) สายสีทอง ช่วงคลองสาน - ประชาธิปก ระยะทาง ๐.๙๒ กิโลเมตร

๗) สายสีเทา ช่วงพระโขนง - ท่าพระ ระยะทาง ๒๓.๖๖ กิโลเมตร

๘) สายสีฟ้า ช่วงประชาสงเคราะห์ - ช้องนนทรี ระยะทาง ๙.๕๐ กิโลเมตร

๙) สายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บี๊กลุ่ม) ระยะทาง ๒๒.๑๐ กิโลเมตร

โดยรายละเอียดโครงข่ายรถไฟฟ้าทั้งหมดในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล แสดงได้ดังรูปที่ ๔ - ๑

Bangkok Mass Transit



เส้นทาง (Line) / หน่วยงานกำกับดูแล (Project Owners)

สายสีเขียวอ่อน (สายสุขุมวิท) Light Green Line การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (Mass Rapid Transit Authority of Thailand) สายสีเขียวเข้ม (สายสุขุมวิท) Dark Green Line กรุงเทพมหานคร (The Bangkok Metropolitan Administration) สายสีน้ำเงิน (สายเฉลิมรัชมงคล) Blue Line การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (Mass Rapid Transit Authority of Thailand) สายสีม่วง (สายคลองจั่น-ราษฎร์บูรณะ) Purple Line การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (Mass Rapid Transit Authority of Thailand)	สายสีชมพู Pink Line การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (Mass Rapid Transit Authority of Thailand) สายสีเหลือง Yellow Line การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (Mass Rapid Transit Authority of Thailand) สายสีส้ม Orange Line การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (Mass Rapid Transit Authority of Thailand) สายสีแดงเข้ม Dark Red Line การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (Mass Rapid Transit Authority of Thailand)	สายสีแดงอ่อน Light Red Line การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (Mass Rapid Transit Authority of Thailand) สายท่าอากาศยาน Airport Rail Link การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (Mass Rapid Transit Authority of Thailand) สายสีทอง Gold Line กรุงเทพมหานคร (The Bangkok Metropolitan Administration) สายสีน้ำตาล Brown Line การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (Mass Rapid Transit Authority of Thailand) สายสีเทา Grey Line กรุงเทพมหานคร (The Bangkok Metropolitan Administration)	สถานีร่วม/เชื่อมต่อ Interchange Station สถานีร่วม/เชื่อมต่อ Junction Station ทางเดินเชื่อมต่อ Skywalk เส้นทางที่เปิดให้บริการแล้ว Opening Line เส้นทางที่เปิดให้บริการในอนาคต Future Line	แม่น้ำ River ท่าเรือ Port สถานีรถไฟ Train Station สนามบิน Airport ที่จอดรถ Parking
--	---	---	--	---

Copyright © by The Cluster of Logistics and Rail Engineering, Faculty of Engineering, Mahidol University / Version 9. 27 Jan 2022

รูปที่ ๔ - ๑ โครงข่ายรถไฟฟ้าทั้งหมดในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

(๑.๒) ปริมาณผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า

ในปี ๒๕๖๔ มีรถไฟฟ้าเปิดให้บริการ จำนวน ๖ สาย ได้แก่ สายสีเขียว สายสีน้ำเงิน สายสีม่วง สายท่าอากาศยาน รถไฟฟ้า ARL สายสีทอง และสายสีแดง (เริ่มเปิดให้บริการ เมื่อวันที่ ๒ สิงหาคม ๒๕๖๔) มีปริมาณผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าทั้งสิ้น ๔๗๗,๐๙๑ คน-เที่ยวต่อวัน และในปี ๒๕๖๕ มีปริมาณผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าทั้งสิ้น ๘๗๔,๖๖๒ คน-เที่ยวต่อวัน หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ ๘๓.๓๓

ในปี ๒๕๖๖ มีรถไฟฟ้าเปิดให้บริการเพิ่มขึ้น จำนวน ๒ สาย ได้แก่ สายสีเหลือง และสายสีชมพู ทำให้มีรถไฟฟ้าเปิดให้บริการในปัจจุบัน รวมจำนวน ๘ สาย ได้แก่ สายสีเขียว สายสีน้ำเงิน สายสีม่วง สายท่าอากาศยาน รถไฟฟ้า ARL สายสีทอง สายสีแดง สายสีเหลือง และสายสีชมพู โดยในปี ๒๕๖๖ มีปริมาณผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นเป็น ๑,๓๖๗,๔๐๑ คน-เที่ยวต่อวัน หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ ๕๖.๓๓ รายละเอียดแสดงได้ดังตารางที่ ๔ - ๒

ตารางที่ ๔ - ๒ ปริมาณผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการ

ลำดับ	เส้นทาง	ปริมาณผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า (คน-เที่ยวต่อวัน)				
		ปี ๒๕๖๔	ปี ๒๕๖๕	อัตราการเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	ปี ๒๕๖๖	อัตราการเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
๑	สายสีเขียว	๒๙๔,๖๙๙	๕๓๔,๑๙๙	๘๑.๒๗	๗๓๐,๑๒๙	๓๖.๖๘
๒	สายสีน้ำเงิน	๑๕๔,๑๓๕	๒๗๙,๙๔๖	๘๑.๖๒	๔๒๖,๖๖๙	๕๒.๔๑
๓	สายสีม่วง					
๔	สายท่าอากาศยาน รถไฟฟ้า ARL	๒๑,๖๔๔	๔๓,๗๐๘	๑๐๑.๙๔	๖๑,๖๓๑	๔๑.๐๑
๕	สายสีทอง	NA	๓,๗๐๘	-	๖,๖๖๐	๗๙.๖๑
๖	สายสีแดง	๖,๕๔๙	๑๓,๐๓๖	๙๙.๐๕	๒๑,๔๖๗	๖๔.๖๗
๗	สายสีเหลือง	-	-	-	๓๙,๑๓๔	-
๘	สายสีชมพู	-	-	-	๘๑,๖๔๕	-
รวม		๔๗๗,๐๙๑	๘๗๔,๖๖๒	๘๓.๓๓	๑,๓๖๗,๔๐๑	๕๖.๓๓

หมายเหตุ : NA หมายถึง ไม่มีข้อมูล

สายสีแดง เริ่มเปิดให้บริการ เมื่อวันที่ ๒ สิงหาคม ๒๕๖๔

สายสีเหลือง เปิดทดลองเดินรถเสมือนจริง เมื่อวันที่ ๓ มิถุนายน ๒๕๖๖ และเริ่มให้บริการเชิงพาณิชย์ เมื่อวันที่ ๓ กรกฎาคม ๒๕๖๖

สายสีชมพู เปิดทดลองเดินรถเสมือนจริง เมื่อวันที่ ๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ และเริ่มให้บริการเชิงพาณิชย์ เมื่อวันที่ ๓ มกราคม ๒๕๖๗

ที่มา : กรมการขนส่งทางราง, ๒๕๖๗

(๑.๓) การนำบัตร cEMV มาใช้กับระบบขนส่ง

กระทรวงคมนาคมมีแนวทางในการพัฒนาระบบตั๋วร่วมแบบผูกกับบัญชีที่ระบุตัวตน ผู้โดยสาร (Account-Based Ticketing หรือ ABT) โดยในระหว่างดำเนินการพัฒนาระบบ ABT ได้มีการประยุกต์ใช้ตั๋วร่วมบัตร EMV Contactless หรือ cEMV (Europay Mastercard and Visa) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของระบบ ABT มาใช้งานในระบบขนส่งแล้ว โดยมีรายการธุรกรรมการชำระเงินด้วยบัตร cEMV ณ เดือนมีนาคม ๒๕๖๗ ดังนี้

(๑.๓.๑) ระบบรถไฟฟ้า ได้แก่

- สายสีม่วง สายสีน้ำเงิน จำนวน ๑๑,๐๒๔,๙๔๖ รายการ
- สายสีแดง จำนวน ๘๗๕,๕๑๓ รายการ
- สายสีเหลือง จำนวน ๕๘๑,๖๔๐ รายการ

(๑.๓.๒) รถโดยสารของ ขสมก. ทุกคันและทุกประเภท จำนวน ๗๙๘,๙๙๑ รายการ

(๑.๓.๓) ระบบทางพิเศษ ได้แก่

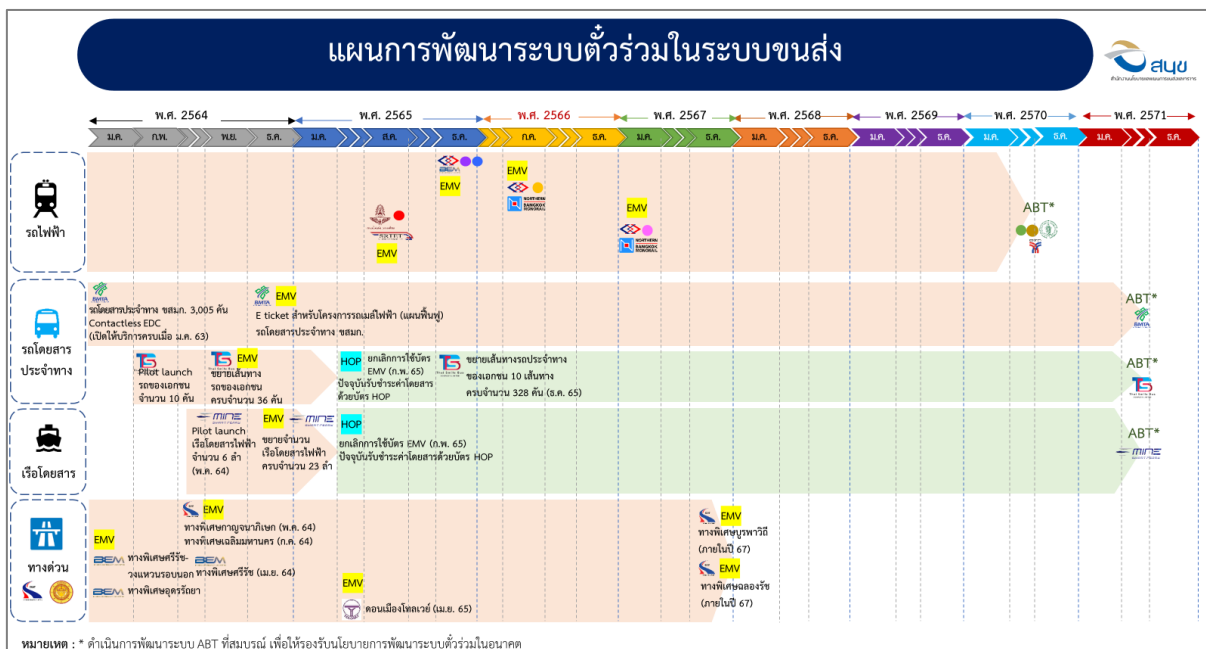
๑) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย จำนวน ๗ สายทาง ขณะนี้สามารถรับชำระค่าโดยสารด้วยบัตรเครดิตและบัตรเดบิตได้แล้ว จำนวน ๕ สายทาง คือ

- ทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ทางพิเศษอุดรรัถยา และทางพิเศษศรีรัช จำนวน ๑,๐๕๒,๔๘๓ รายการ
- ทางพิเศษกาญจนาภิเษก จำนวน ๒๐,๘๔๐ รายการ
- และทางพิเศษเฉลิมมหานคร จำนวน ๑,๙๘๓,๖๔๓ รายการ

ทั้งนี้ คงเหลือจำนวน ๒ เส้นทาง คือ ทางพิเศษบูรพาวิถี และทางพิเศษฉลองรัช คาดว่าจะสามารถรับชำระค่าผ่านทางด้วยบัตร cEMV ได้ทุกเส้นทางภายในปี ๒๕๖๗

๒) กรมทางหลวง จำนวน ๑ สายทาง ได้แก่ ทางยกระดับอุตราภิมุข (ดอนเมืองโทลล์เวย์) จำนวน ๙๘๓,๔๔๑ รายการ

โดยรายละเอียดการพัฒนาระบบตั๋วร่วมในระบบขนส่งในปัจจุบัน แสดงได้ ดังรูปที่ ๔ - ๒



ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, ๒๕๖๗

รูปที่ ๔ - ๒ การพัฒนาระบบตั๋วร่วมในระบบขนส่งในปัจจุบัน

(๑.๔) ระบบบัตรอิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้ในการเดินทางโดยสารสาธารณะในปัจจุบัน มีดังนี้

(๑.๔.๑) รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ได้แก่ บัตร cEMV (บัตรเครดิตและเดบิต) บัตร rabbit บัตร MRT/MRT Plus และบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ รวมถึงการชำระค่าโดยสารผ่าน Line Pay ทั้งนี้ มีบัตรอิเล็กทรอนิกส์ที่สามารถใช้ชำระค่าโดยสารในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนร่วมกันได้ แบ่งเป็น ๓ กลุ่มหลัก ดังนี้

- ๑) บัตร cEMV สามารถใช้ชำระค่าโดยสารรถไฟฟ้า จำนวน ๕ สาย คือ
 - (๑) สายสีม่วง (๒) สายสีน้ำเงิน (๓) สายสีเขียว (๔) สายสีชมพู และ (๕) สายสีแดง
- ๒) บัตร rabbit สามารถใช้ชำระค่าโดยสารรถไฟฟ้า จำนวน ๔ สาย คือ
 - (๑) สายสีเขียว และส่วนต่อขยาย (๒) สายสีทอง (๓) สายสีเหลือง และ (๔) สายสีชมพู
- ๓) บัตร MRT/MRT Plus และบัตรแมงมุม สามารถใช้ชำระค่าโดยสารรถไฟฟ้า จำนวน ๒ สาย คือ (๑) สายสีม่วง และ (๒) สายสีน้ำเงิน

ทั้งนี้ สายท่าอากาศยาน รถไฟฟ้า ARL ยังไม่สามารถใช้บัตรโดยสารเพื่อชำระค่าโดยสารร่วมกับรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่เปิดให้บริการในปัจจุบันได้ ซึ่งรายละเอียดบัตรอิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้ชำระค่าโดยสารรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล แสดงได้ดังรูปที่ ๔ - ๓

บัตรอิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้ชำระค่าโดยสารรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน							
ประเภทรถไฟฟ้า	ตั๋วเที่ยวเดียว	MRT/MRT Plus	แมงมุม	ARL	สายสีแดง	rabbit	cEMV
 สายสีน้ำเงิน	✓	✓	✓	✗	✗	✗	✓
 สายสีม่วง	✓	✓	✓	✗	✗	✗	✓
 สายสีแดง	✓	✗	✗	✗	✓	✗	✓
 สายสีเหลือง	✓	✗	✗	✗	✗	✓	✓
 สายสีชมพู	✓	✗	✗	✗	✗	✓	✓
 สายสีเขียวส่วนหลัก	✓	✗	✗	✗	✗	✓	✗
 สายสีเขียวส่วนต่อขยาย	✓	✗	✗	✗	✗	✓	✗
 สายสีทอง	✓	✗	✗	✗	✗	✓	✗
 สายท่าอากาศยาน ARL	✓	✗	✗	✓	✗	✗	✗

รถไฟฟ้าสายสีเขียว สายสีทอง สายท่าอากาศยาน ARL ยังไม่สามารถรับบัตร cEMV ✗

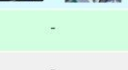
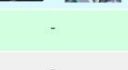
ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, ๒๕๖๗

รูปที่ ๔ - ๓ บัตรอิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้ชำระค่าโดยสารรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

(๑.๔.๒) รถโดยสารสาธารณะ ได้แก่ บัตร cEMV (บัตรเครดิตและเดบิต) บัตรโดยสาร ขสมก. บัตรฮ็อปปาร์ต หรือ HOP Card และบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ รวมถึง mobilebanking

(๑.๔.๓) เรือโดยสารสาธารณะ ได้แก่ บัตร rabbit และบัตร HOP Card รวมถึง mobilebanking

ทั้งนี้ รถโดยสารไฟฟ้าไทยสมายล์บัส (TSB) เรือด่วนเจ้าพระยา และเรือโดยสารพลังงานไฟฟ้า MINE Smart Ferry ยังไม่ประสงค์เข้าร่วมโครงการบัตรสวัสดิการแห่งรัฐตามมติ ครม. เมื่อวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ ซึ่งให้ขยายการให้สิทธิสวัสดิการแห่งรัฐกับรถเอกชนร่วม ขสมก. และเรือโดยสารสาธารณะด้วย โดยรายละเอียดบัตรอิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้ในการเดินทางโดยสารสาธารณะในปัจจุบัน แสดงได้ดังรูปที่ ๔ - ๔

ระบบบัตรอิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้ในการเดินทางโดยสารสาธารณะในปัจจุบัน						
ระบบขนส่งสาธารณะ		ระบบตั๋วโดยสาร				
		ตั๋วแบบเติมเงิน	บัตร EMV	Application	บัตรสวัสดิการแห่งรัฐ (บัตรประชาชน)	
 รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน	รถไฟฟ้าสายสีเขียว		-	robbit LINE Pay		
	รถไฟฟ้าสายสีทอง		-	robbit LINE Pay		
	รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน			-		
	รถไฟฟ้าสายสีม่วง			-		
	รถไฟฟ้าสายสีแดง			-		
	รถไฟฟ้าสายท่าอากาศยาน ARL		-	-		
	รถไฟฟ้าสายสีชมพู			robbit LINE Pay		
	รถไฟฟ้าสายสีเหลือง			robbit LINE Pay		
 รถโดยสารสาธารณะ	ขสมก.			Mobile banking		
	รถเมล์ไฟฟ้า TSB		-	Mobile banking		
 เรือโดยสารสาธารณะ	เรือข้ามเจ้าพระยา		-	robbit LINE Pay		
	MINE SMART FERRY		-	Mobile banking		

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, ๒๕๖๗

รูปที่ ๔ - ๔ ระบบบัตรอิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้ในการเดินทางโดยสารสาธารณะในปัจจุบัน

(๑.๕) อัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

การกำหนดอัตราค่าโดยสารของรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในปัจจุบัน ถูกกำหนดจากสัญญาสัมปทาน ซึ่งแต่ละสัญญามีการกำหนดอัตราค่าแรกเข้า และอัตราค่าโดยสารต่อกิโลเมตรที่ไม่เท่ากัน รวมถึงการปรับอัตราค่าโดยสารที่ไม่เป็นระบบเดียวกัน ซึ่งรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในปัจจุบันที่เปิดให้บริการ มีหน่วยงานภาครัฐที่รับผิดชอบ จำนวน ๓ หน่วยงาน ได้แก่ รฟม. รฟท. และ กทม. และมีหน่วยงานภาคเอกชนเป็นผู้ให้บริการเดินรถทั้งสิ้น ๗ หน่วยงาน ได้แก่ ๑) บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ๒) บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BTSC) ๓) บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด (NBM) ๔) บริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด (EBM) ๕) บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด ๖) บริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด (KT) และ ๗) บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.) รวมจำนวน ๙ เส้นทาง ซึ่งมีรายละเอียดอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในปัจจุบัน แสดงได้ดังรูปที่ ๔ - ๕

โครงสร้างอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในปัจจุบัน									
	 สายสีแดง	 สายสีม่วง	 สายสีน้ำเงิน	 สายสีชมพู	 สายสีเหลือง	 สายท่าอากาศยาน ARL	 ส่วนหลัก	 ส่วนต่อขยาย	 สายสีทอง
รูปแบบอัตราค่าโดยสาร	ตามระยะทาง	ตามระยะทาง	ตามระยะทาง	ตามระยะทาง	ตามระยะทาง	ตามระยะทาง	ตามระยะทาง	อัตราเดียว	อัตราเดียว
ค่าแรกเข้า	12	14	17 (ค่าแรกเข้า + ค่าโดยสาร 1 สถานี)	15	15	15	17	15 (ส่วนต่อขยายทุกเส้นทางจัดเก็บค่าโดยสารในอัตราเดียวที่ 16 บาทตลอดเส้นทาง)	16 (จัดเก็บค่าโดยสารในอัตราเดียวที่ 16 บาทตลอดเส้นทาง)
ค่าโดยสารสูงสุด	20* (อัตราปกติ 42)	20* (อัตราปกติ 42)	45	45	45	45	47		
ดัชนีปรับค่าโดยสาร (CPI)	Non Food & Beverages	Non Food & Beverages	Non Food & Beverages	Non Food & Beverages	Non Food & Beverages	Headline CPI	Headline CPI	Headline CPI	

* อัตราค่าโดยสารสูงสุด 20 บาท ตามนโยบายรัฐบาล จนถึงวันที่ 30 พฤศจิกายน 2567 ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2566

รูปที่ ๔ - ๕ อัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในปัจจุบัน

ทั้งนี้ มีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน ๕ สาย ได้แก่ รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สายสีชมพู สายสีเหลือง สายสีเขียว (สายหลัก) และสายท่าอากาศยาน รถไฟฟ้า ARL ที่มีอัตราค่าโดยสารสูงสุด อยู่ในช่วงราคา ๔๕ - ๔๗ บาท ซึ่งจะต้องขับเคลื่อนนโยบายค่าโดยสาร ๒๐ บาท ตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาลต่อไป

(๑.๖) จุดเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ปัจจุบันมีรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเปิดให้บริการทั้งสิ้น จำนวน ๘ สาย ดังนี้ ๑) สายสีเขียว และส่วนต่อขยาย ๒) สายสีน้ำเงิน ๓) สายสีม่วง ๔) สายสีแดง ๕) สายสีเหลือง ๖) สายสีชมพู ๗) สายสีทอง และ ๘) สายท่าอากาศยาน รถไฟฟ้า ARL โดยมีจุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟร่วมกันทั้งหมด ๑๗ จุด (๑๗ สถานี) โดยบัตรอิเล็กทรอนิกส์ที่สามารถชำระค่าโดยสารร่วมกันได้รวมถึงมาตรการที่ดำเนินการแล้วแสดงได้ดังตารางที่ ๔ - ๓ รูปที่ ๔ - ๖ และรูปที่ ๔ - ๗

ตารางที่ ๔ - ๓ จุดเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟ	รถไฟฟ้าสายที่เชื่อมต่อ	บัตรอิเล็กทรอนิกส์ที่สามารถชำระค่าโดยสารร่วมกันได้	มาตรการที่ดำเนินการแล้ว	
			ส่วนลดค่าแรกเข้า	นโยบาย ๒๐ บาทตลอดสาย
๑. สถานีเตาปูน	สายสีม่วง กับ สายสีน้ำเงิน	บัตร cEMV	✓	X
๒. สถานีลาดพร้าว	สายสีเหลือง กับ สายสีน้ำเงิน	บัตร cEMV	✓	X
๓. สถานีบางซื่อ	สายสีแดง กับ สายสีน้ำเงิน	บัตร cEMV	X	X
๔. สถานีศูนย์ราชการนนทบุรี	สายสีชมพู กับ สายสีม่วง	บัตร cEMV	✓	X
๕. สถานีบางซ่อน	สายสีม่วง กับ สายสีแดง	บัตร cEMV	X	✓
๖. สถานีหลักสี่	สายสีชมพู กับ สายสีแดง	บัตร cEMV	X	X
๗. สถานีสำโรง	สายสีเหลือง กับ สายสีเขียวส่วนต่อขยาย	บัตร rabbit	X	X
๘. สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ	สายสีชมพู กับ สายสีเขียวส่วนต่อขยาย	บัตร rabbit	X	X
๙. สถานีกรุงธนบุรี	สายสีทอง กับ สายสีเขียว	บัตร rabbit	X	X
๑๐. สถานีสวนจตุจักร/ สถานีหมอชิต	สายสีน้ำเงิน กับ สายสีเขียวส่วนต่อขยาย	X	X	X

จุดเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า	รถไฟฟ้าสายที่เชื่อมต่อ	บัตรอิเล็กทรอนิกส์ที่สามารถชำระค่าโดยสารร่วมกันได้	มาตรการที่ดำเนินแล้ว	
			ส่วนลดค่าแรกเข้า	นโยบาย ๒๐ บาทตลอดสาย
๑๑. สถานีพหลโยธิน/ สถานีห้าแยกลาดพร้าว	สายสีน้ำเงิน กับ สายสีเขียวส่วนต่อขยาย	X	X	X
๑๒. สถานีสุขุมวิท/ สถานีโศก	สายสีน้ำเงิน กับ สายสีเขียวส่วนต่อขยาย	X	X	X
๑๓. สถานีสีลม/ สถานีศาลาแดง	สายสีน้ำเงิน กับ สายสีเขียวส่วนต่อขยาย	X	X	X
๑๔. สถานีบางหว้า	สายสีน้ำเงิน กับ สายสีเขียวส่วนต่อขยาย	X	X	X
๑๕. สถานีเพชรบุรี/ สถานีมีนกะสิน	สายสีน้ำเงิน กับ สายท่าอากาศยาน รถไฟฟ้า ARL	X	X	X
๑๖. สถานีพญาไท	สายสีเขียวส่วนต่อขยาย กับ สายท่าอากาศยาน รถไฟฟ้า ARL	X	X	X
๑๗. สถานีหัวหมาก	สายสีเหลือง กับ สายท่าอากาศยาน รถไฟฟ้า ARL	X	X	X



รูปที่ ๔ - ๖ จุดเชื่อมต่อที่สามารถใช้บัตร cEMV ร่วมกันได้



รูปที่ ๔ - ๗ จุดเชื่อมต่อที่สามารถใช้บัตร rabbit ร่วมกันได้

(๑.๗) มาตรการอัตราค่าโดยสารสูงสุด ๒๐ บาท ตลอดสาย ตามนโยบายรัฐบาล

(๑.๗.๑) คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๖ ดังนี้

๑) อนุมัติมาตรการอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดง ๒๐ บาท เฉพาะสายนครวิถี (กรุงเทพอภิวัฒน์ - ตลิ่งชัน) และสายธานีรัถยา (กรุงเทพอภิวัฒน์ - รังสิต) ต่อ ๑ เที่ยวการเดินทาง (เริ่มต้นเมื่อระบบมีความพร้อม จนถึงวันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๗) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

๒) รับทราบแนวทางการดำเนินมาตรการค่าโดยสารรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีม่วง (สายสีม่วง) สูงสุด ๒๐ บาท ตามนโยบายรัฐบาล (เริ่มต้นเมื่อระบบมีความพร้อม จนถึงวันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๗) ตามความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

๓) ให้กระทรวงคมนาคมประเมินผลการดำเนินมาตรการตามข้อ ๑) และ ๒) เป็นรายปีเพื่อนำผลการประเมินมาประกอบการพิจารณาปรับปรุงแนวทางมาตรการดังกล่าวในปีต่อไป ทั้งนี้ ให้นำความเห็นของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการประเมินผล ไปพิจารณาประกอบการดำเนินการต่อไปด้วย

๔) ให้กระทรวงคมนาคม (การรถไฟแห่งประเทศไทย และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย) รับความเห็นของกระทรวงมหาดไทยและสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รวมทั้งข้อสังเกตของสำนักงานงบประมาณไปพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปด้วย

(๑.๗.๒) ปัจจุบันได้มีการปรับลดราคาค่าโดยสาร “รถไฟฟ้า ๒๐ บาท ตลอดสาย” สำหรับรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดง สายนครวิถี (กรุงเทพอภิวัฒน์ - ตลิ่งชัน) และสายธานีรัถยา (กรุงเทพอภิวัฒน์ - รังสิต) และรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีม่วง (สายสีม่วง) แล้ว เมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๖ โดยมีเงื่อนไขดังนี้

๑) ผู้โดยสารเดินทางในระบบรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดง และรถไฟฟ้าสายสีม่วง อัตราค่าโดยสารสูงสุดไม่เกิน ๒๐ บาท ต่อ ๑ เที่ยวการเดินทาง ในกรณีที่เดินทางระยะสั้นที่มีอัตราค่าโดยสารต่ำกว่า ๒๐ บาท ให้เก็บค่าโดยสารในอัตราเดิม

๒) ผู้โดยสารที่ได้รับสิทธิ์ลดหย่อนที่เดินทางตามระยะทางมีมูลค่าเดินทางไม่เกินราคา ๒๐ บาท คงได้รับสิทธิ์ลดหย่อนตามปกติ ทั้งนี้ เด็ก ผู้สูงอายุ และพระภิกษุ ยังคงได้รับส่วนลดร้อยละ ๕๐ ส่วนนักเรียนและนักศึกษา ยังคงได้รับส่วนลดร้อยละ ๑๐ จากอัตราค่าโดยสารเดิม โดยจะมีมูลค่าการเดินทางสูงสุดไม่เกิน ๒๐ บาท

๓) ผู้ที่ถือบัตรโดยสารประเภทบัตรเหมาจ่าย” TRANSIT PASS RED LINE X BMTA ที่เดินทางด้วยรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดง และรถโดยสาร ขสมก. จะไม่ได้รับสิทธิ์เข้าร่วมในโครงการดังกล่าว กรณีที่เดินทางข้ามสายระหว่างรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดง และรถไฟฟ้าสายสีม่วง สถานีบางซื่อ ผู้โดยสารสามารถเดินทางข้ามสายในราคา ๒๐ บาทตลอดสาย ได้ตั้งแต่วันที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๖ โดยจะต้องจ่ายค่าโดยสารด้วยบัตร cEMV ในการแตะเข้า - ออก ภายใน ๓๐ นาที โดยบัตรที่สามารถใช้งานได้มีดังนี้

๑) บัตรเครดิตทุกธนาคารที่มีสัญลักษณ์ วีซ่า (Visa) และมาสเตอร์การ์ด (Mastercard)

๒) บัตรเดบิตของธนาคารกรุงไทย และธนาคารยูโอบี

๓) บัตรพรีเพดทุกธนาคารที่มีสัญลักษณ์ วีซ่า (Visa) และมาสเตอร์การ์ด (Mastercard) เช่น บัตร Travel Card บัตร Play ของเปาต้าเปย์

(๑.๗.๓) ผลการดำเนินนโยบายค่าโดยสาร ๒๐ บาทตลอดสาย สำหรับรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดง และรถไฟฟ้าสายสีม่วง ตั้งแต่วันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๖ - ๓๐ เมษายน ๒๕๖๗ มีผลการดำเนินมาตรการฯ ณ สิ้นเดือนเมษายน ๒๕๖๗ เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปี ๒๕๖๖ ภายหลังเริ่มดำเนินมาตรการตั้งแต่วันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๖ เป็นต้นมา ดังนี้

๑) รายได้ค่าโดยสาร

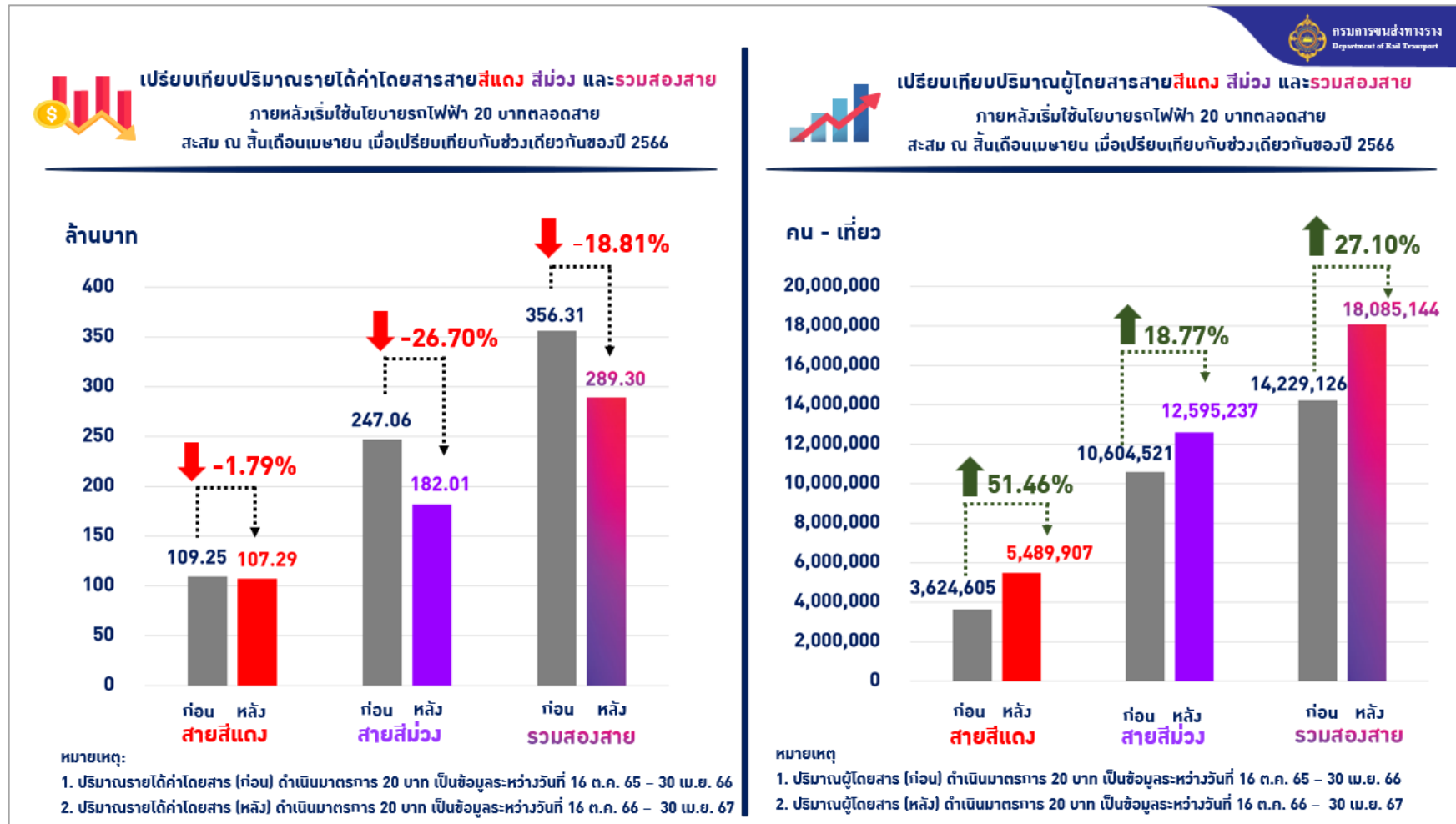
๑.๑) รถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดง เมื่อดำเนินมาตรการและเปรียบเทียบรายได้ในช่วงเดียวกันของปีที่ผ่านมา มีรายได้ลดลงจากเดิม ๑.๙๖ ล้านบาท ลดลงจากเดิมร้อยละ ๑.๗๙

๑.๒) รถไฟฟ้าสายสีม่วง เมื่อดำเนินมาตรการและเปรียบเทียบรายได้ในช่วงเดียวกันของปีที่ผ่านมา มีรายได้ลดลงจากเดิม ๖๕.๐๕ ล้านบาท ลดลงจากเดิมร้อยละ ๒๖.๗๐

เมื่อรวมทั้งสองสายแล้ว มีรายได้ลดลงจากเดิมร้อยละ ๑๘.๘๑ ในขณะที่การประเมินมูลค่าผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม จะเกิดประโยชน์คิดเป็นมูลค่ากว่า ๗๙.๓๕ ล้านบาทต่อเดือน หรือคิดเป็น ๙๕๒.๒๓ ล้านบาทต่อปี

๒) ปริมาณผู้โดยสาร พบว่า มีผู้โดยสารรวมเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัดเจน โดยรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดง มีปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ ๕๑.๔๖ ในขณะที่ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีม่วงเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ ๑๘.๗๗ และเมื่อรวมทั้งสองสายแล้ว มีปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ ๒๗.๑๐

โดยการเปรียบเทียบปริมาณรายได้ค่าโดยสารและปริมาณผู้โดยสารสายสีแดง สีม่วง และรวมสองสาย แสดงได้ดังรูปที่ ๔ - ๘



ที่มา : กรมการขนส่งทางราง, ๒๕๖๗

รูปที่ ๔ - ๘ เปรียบเทียบปริมาณรายได้ค่าโดยสารและปริมาณผู้โดยสารสายสีแดง สีม่วง และรวมสองสาย

(๒) ระบบรถโดยสารสาธารณะ

ปัจจุบันมีรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้บริการจำนวนรวมทั้งสิ้น ๖,๗๓๒ คัน แบ่งเป็น รถโดยสาร ขสมก. จำนวน ๒,๘๘๕ คัน และรถเอกชนร่วมบริการ จำนวน ๓,๘๔๗ คัน โดยให้บริการรวมทั้งสิ้น ๓๓๐ เส้นทาง ซึ่งมีเส้นทางเดินรถ และอัตราค่าโดยสาร (ข้อมูล ณ เดือนกันยายน ๒๕๖๕) ดังนี้

(๒.๑) เส้นทางเดินรถ

(๒.๑.๑) รถโดยสาร ขสมก. จำนวน ๑๑๙ เส้นทาง

(๒.๑.๒) รถเอกชนร่วมบริการ (รถโดยสารขนาดใหญ่) จำนวน ๓ เส้นทาง

(๒.๑.๓) รถมินิบัส จำนวน ๑๔ เส้นทาง

(๒.๑.๔) รถโดยสารขนาดเล็ก (รถหมวด ๔) จำนวน ๙๐ เส้นทาง

(๒.๑.๕) รถตู้โดยสารปรับอากาศ จำนวน ๙๗ เส้นทาง

(๒.๑.๖) รถตู้โดยสารเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน ๗ เส้นทาง

(๒.๒) อัตราค่าโดยสารรถโดยสารประจำทาง โดยมีการจัดเก็บค่าโดยสาร ทั้งแบบตามระยะทาง และอัตราเดียว ดังนี้

(๒.๒.๑) รถโดยสาร ขสมก. มีการจัดเก็บค่าโดยสารตามระยะทาง โดยมีอัตราค่าโดยสาร เริ่มต้นที่ ๘ บาท และสูงสุดที่ ๒๗ บาท

(๒.๒.๒) รถเอกชนร่วมบริการ (รถโดยสารขนาดใหญ่) มีการจัดเก็บค่าโดยสารตามระยะทาง โดยมีอัตราค่าโดยสารเริ่มต้นที่ ๑๐ บาท และสูงสุดที่ ๒๘ บาท

(๒.๒.๓) รถมินิบัส มีการจัดเก็บค่าโดยสารอัตราเดียว จำนวน ๑๐ บาทตลอดเส้นทาง

(๒.๒.๔) รถโดยสารขนาดเล็ก (รถหมวด ๔) มีการจัดเก็บค่าโดยสารอัตราเดียว จำนวน ๑๐ บาทตลอดเส้นทาง

(๒.๒.๕) รถตู้โดยสารปรับอากาศ มีการจัดเก็บค่าโดยสารตามระยะทาง ดังนี้ ระยะทาง ๒๐ กิโลเมตรแรก คิดค่าโดยสารกิโลเมตรละไม่เกิน ๑.๒๐ บาท และระยะทางเกินกว่า ๒๐ กิโลเมตร คิดค่าโดยสารกิโลเมตรละไม่เกิน ๐.๘๐ บาท ในกรณีที่คำนวณค่าโดยสารได้ต่ำกว่า ๑๕ บาท ให้จัดเก็บค่าโดยสารเท่ากับ ๑๕ บาท

(๒.๒.๖) รถตู้โดยสารเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีการจัดเก็บค่าโดยสารตามระยะทาง โดยมีอัตราค่าโดยสารเริ่มต้นที่ ๒๕ บาท และสูงสุดที่ ๖๐ บาท

โดยรายละเอียดจำนวนรถโดยสารสาธารณะ เส้นทางเดินรถ และอัตราค่าโดยสารรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ณ เดือนกันยายน ๒๕๖๕ แสดงได้ดังตารางที่ ๔ - ๔

ตารางที่ ๔ - ๔ จำนวนรถโดยสารสาธารณะ เส้นทางเดินรถ และอัตราค่าโดยสารรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ณ เดือนกันยายน ๒๕๖๕

ประเภทผู้ให้บริการ	จำนวนรถ (คัน)	ร้อยละ	จำนวนเส้นทาง	ร้อยละ	อัตราค่าโดยสาร (บาท)	
					เริ่มต้น	สูงสุด
รถโดยสาร ขสมก.	๒,๘๘๕	๔๒.๘๖	๑๑๙	๓๖.๐๖	๘	๒๗
รถเอกชนร่วมบริการ (รถโดยสารขนาดใหญ่)	๓๑	๐.๔๖	๓	๐.๙๑	๑๐	๒๘
รถมินิบัส	๒๖๖	๓.๙๕	๑๔	๔.๒๔	๑๐	

ประเภทผู้ให้บริการ	จำนวนรถ (คัน)	ร้อยละ	จำนวน เส้นทาง	ร้อยละ	อัตราค่าโดยสาร (บาท)	
					เริ่มต้น	สูงสุด
รถโดยสารขนาดเล็ก (รถหมวด ๔)	๑,๗๐๘	๒๕.๓๗	๙๐	๒๗.๒๗	๑๐	
รถโดยสารปรับอากาศ	๑,๗๗๗	๒๖.๓๙	๙๗	๒๙.๓๙	- ระยะทาง ๒๐ กิโลเมตรแรก คิดค่าโดยสาร กิโลเมตรละไม่เกิน ๑.๒๐ บาท - ระยะทางเกินกว่า ๒๐ กิโลเมตร คิดค่าโดยสาร กิโลเมตรละไม่เกิน ๐.๘๐ บาท ในกรณีที่คำนวณ ค่าโดยสารได้ต่ำกว่า ๑๕ บาท ให้จัดเก็บค่าโดยสาร เท่ากับ ๑๕ บาท	
รถโดยสารเชื่อมต่อท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ	๖๕	๐.๙๗	๗	๒.๑๓	๒๕	๖๐
รวม	๖,๗๓๒	๑๐๐	๓๓๐	๑๐๐		

หมายเหตุ : จำนวนเส้นทางของรถเอกชนร่วมบริการ (รถโดยสารขนาดใหญ่) และรถโดยสารขนาดเล็ก (รถหมวด ๔) ที่วิ่งร่วมทับเส้นทางของ
รถธรรมดาและรถปรับอากาศ จะไม่นำมารวมกับจำนวนเส้นทางที่ได้รับอนุญาต

ที่มา : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ, ๒๕๖๕

การให้บริการรถโดยสารในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ มีจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถโดยสาร
ขสมก. ต่อวัน จำนวน ๕๘๖,๕๕๐ คน แบ่งเป็น รถโดยสารปรับอากาศ จำนวน ๒๘๗,๐๙๒ คน รถโดยสาร
ธรรมดา จำนวน ๒๙๙,๔๕๘ คน และผู้ใช้บริการผ่านเครื่องรับชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data
Capture : EDC) จำนวน ๑๒,๕๒๖ คน (รถโดยสารปรับอากาศ จำนวน ๗,๘๑๔ คน และรถโดยสารธรรมดา
จำนวน ๔,๗๑๒ คน)

(๓) เรือโดยสารสาธารณะ

เรือโดยสารสาธารณะที่ให้บริการในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประกอบด้วย
๖ ประเภท ได้แก่ ๑) เรือด่วนเลียบริมแม่น้ำเจ้าพระยา ๒) เรือโดยสารคลองแสนแสบ ๓) เรือโดยสารคลองพระโขนง
๔) เรือโดยสารคลองผดุงกรุงเกษม ๕) เรือโดยสารข้ามฟาก และ ๖) เรือโดยสารพลังงานไฟฟ้า MINE Smart
Ferry โดยรายละเอียดเส้นทางให้บริการ แสดงได้ดังตารางที่ ๔ - ๕

ตารางที่ ๔ - ๕ เส้นทางให้บริการ และอัตราค่าโดยสารเรือโดยสารสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและ
ปริมณฑล

ประเภท	เส้นทางให้บริการ	อัตราค่าโดยสาร (บาท)	
		เริ่มต้น	สูงสุด
๑. เรือด่วนเลียบริมแม่น้ำเจ้าพระยา			
● เรือโดยสาร (เรือธงเขียวเหลือง)	ปากเกร็ด – สาทร จำนวน ๒๐ ท่า	ปากเกร็ด - นนทบุรี ๑๔ บาท นนทบุรี - สาทร ๒๑ บาท ปากเกร็ด - สาทร ๓๓ บาท	
● เรือโดยสาร (เรือธงเหลือง)	นนทบุรี – สาทร จำนวน ๑๕ ท่า	๒๑ บาทตลอดสาย	
● เรือโดยสาร (เรือธงส้ม)	นนทบุรี – วัดราชสิงขร จำนวน ๓๐ ท่า	๑๖ บาทตลอดสาย	
● เรือโดยสาร (เรือธงแดง)	นนทบุรี – สาทร จำนวน ๑๑ ท่า	๓๐ บาทตลอดสาย คงเดิม (ราคาปกติ ๕๐ บาท)	
● เรือโดยสาร (เรือธงทอง)	นนทบุรี – สาทร จำนวน ๑๒ ท่า พรานนก – สาทร จำนวน ๗ ท่า	๒๕ บาทตลอดสาย	

ประเภท	เส้นทางให้บริการ	อัตราค่าโดยสาร (บาท)	
		เริ่มต้น	สูงสุด
• เรือเจ้าพระยาทวิริทธิ์พ์ (เรือธงฟ้า)	สถานีพระอาทิตย์ - สาทร (สะพานตากสิน) - เอเชียทีค จำนวน ๑๑ ท่า	ค่าโดยสารมีทั้งหมด ๒ ประเภท แบ่งเป็น ตัวแบบไม่จำกัดเที่ยว ราคา ๑๕๐ บาท ตัวเที่ยวเดียว ราคาเที่ยวละ ๓๐ บาท	
๒. เรือโดยสารคลองแสนแสบ	สายภูเขาทอง (ผ่านฟ้าสีลาศ - ท่าเรือ ประตุน้ำ) จำนวน ๖ ท่า สายนิค้ำ (ท่าเรือประตุน้ำ - ท่าเรือวัดศรี บุญเรือง) จำนวน ๒๓ ท่า	๑๒	๒๒
๓. เรือโดยสารคลองพระโขนง	ท่าตลาดเอี่ยมสมบัติ - ท่าพระโขนง จำนวน ๑๔ ท่า	๑๕ บาท ตลอดสาย	
๔. เรือโดยสารคลองผดุงกรุงเกษม	หัวลำโพง - ตลาดเทวราช จำนวน ๑๑ ท่า	ค่าโดยสารฟรี	
๕. เรือโดยสารข้ามฟาก	ให้บริการเดินเรือข้ามฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา จำนวน ๕๑ ท่า กรมเจ้าท่าเป็นเจ้าของ จำนวน ๑๓ ท่า หน่วยงานรัฐอื่นและเอกชนเป็นเจ้าของ จำนวน ๓๘ ท่า	๔	๔.๕๐
๖. เรือโดยสารพลังงานไฟฟ้า MINE Smart Ferry	Urban Line ท่าพระนั่งเกล้า - ท่าสาทร จำนวน ๑๓ ท่า Metro Line ท่าพระราม ๗ - ท่าสาทร จำนวน ๑๑ ท่า City Line ท่าพระปิ่นเกล้า - ท่าสาทร จำนวน ๙ ท่า	๓๐ บาท ตลอดสาย	

ที่มา : ๑. บริษัท เรือด่วนเจ้าพระยา จำกัด, ๒๕๖๕

๒. บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด, ๒๕๖๕

๓. กรมเจ้าท่า, ๒๕๖๕

จากจำนวนผู้ให้บริการเรือโดยสารสาธารณะแต่ละประเภท ในปี ๒๕๖๖ จะเห็นได้ว่า มีเรือโดยสารข้ามฟากมีผู้โดยสารที่ใช้บริการเฉลี่ยมากที่สุด จำนวน ๒๑,๐๕๔ คนต่อวัน รองลงมาเป็นเรือโดยสารคลองแสนแสบ มีปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ย ๑๙,๕๒๙ คนต่อวัน เรือด่วนเลียบริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยามีปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ย ๑๐,๓๕๘ คนต่อวัน และเรือโดยสารพลังงานไฟฟ้า MINE Smart Ferry มีปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ย ๒,๓๐๗ คนต่อวัน ตามลำดับ รายละเอียดแสดงได้ดังตารางที่ ๔ - ๖

ตารางที่ ๔ - ๖ จำนวนผู้ให้บริการเรือโดยสารสาธารณะปี พ.ศ. ๒๕๖๖ แยกตามประเภทเรือ

เรือโดยสาร	จำนวนผู้ให้บริการ (คน)	
	พ.ศ. ๒๕๖๖	เฉลี่ยต่อวัน
๑. เรือด่วนเลียบริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา	๓,๗๘๐,๖๙๕	๑๐,๓๕๘
๒. เรือโดยสารคลองแสนแสบ	๗,๑๒๗,๙๒๔	๑๙,๕๒๙
๓. เรือโดยสารข้ามฟาก	๗,๖๘๔,๗๙๘	๒๑,๐๕๔
๔. เรือโดยสารพลังงานไฟฟ้า (MINE Smart Ferry)	๘๔๒,๐๐๓	๒,๓๐๗

ที่มา : MOT DATA CATALOG, ๒๕๖๖

(๔) กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วมในปัจจุบัน

(๔.๑) ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ๒๕๖๓

สาระสำคัญของระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ๒๕๖๓ (ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ) ได้กำหนดให้มี “คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม” เรียกโดยย่อว่า “คต.” และกำหนดให้ สนข. ทำหน้าที่เป็นสำนักงานเลขานุการของ คต. โดยให้มีหน้าที่และอำนาจ ดังนี้

ข้อ ๓ ในระเบียบนี้

“สำนักงาน” หมายความว่า สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ข้อ ๔ ให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่งเรียกว่า “คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม” เรียกโดยย่อว่า “คต.” ประกอบด้วย

(๑) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ

(๒) กรรมการโดยตำแหน่ง ได้แก่ ปลัดกระทรวงการคลัง ปลัดกระทรวงคมนาคม ปลัดกระทรวงมหาดไทย เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ อธิบดีกรมการขนส่งทางบก อธิบดีกรมการขนส่งทางราง อธิบดีกรมเจ้าท่า เลขาธิการคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร และผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

(๓) กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้มีความรู้ความสามารถหรือประสบการณ์ด้านการเงิน ด้านการตลาด ด้านกฎหมาย ด้านเศรษฐศาสตร์ ด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ด้านวิศวกรรมศาสตร์ หรือด้านอื่นที่เกี่ยวข้องหรือเป็นประโยชน์ต่อระบบตัวร่วม จำนวนไม่เกินสี่คน

ให้ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นกรรมการและเลขานุการ และให้ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรแต่งตั้งข้าราชการของสำนักงานจำนวนสองคน เป็นผู้ช่วยเลขานุการ

ข้อ ๗ ให้ คต. มีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

(๑) จัดทำและเสนอนโยบายหรือแนวทางในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม และโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและค่าธรรมเนียมในการดำเนินงานระบบตัวร่วมต่อคณะรัฐมนตรี (ครม.)

(๒) กำหนดแผนงานและหน่วยงานของรัฐผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติตามนโยบายหรือแนวทางในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

(๓) กำหนดมาตรการเพื่อส่งเสริมให้เกิดการดำเนินการตามนโยบาย แนวทางหรือแผนงานในการบริหารจัดการระบบตัวร่วม มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมและรูปแบบของระบบตัวร่วม

(๔) เสนอแนะต่อ ครม. หรือหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องให้มีการออกระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับ หรือกฎในเรื่องดังต่อไปนี้ เพื่อให้เป็นไปตามนโยบาย แนวทาง แผนงาน มาตรการ มาตรฐานหรือรูปแบบ ตาม (๑) (๒) หรือ (๓)

(ก) มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วมและรูปแบบของระบบตัวร่วม

(ข) หลักเกณฑ์ เงื่อนไข และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

(ค) การเชื่อมต่อระบบตัวร่วมระหว่างผู้บริหารจัดการระบบตัวร่วมและผู้ให้บริการขนส่ง

(ง) การบริหารจัดการระบบจัดการรหัสความปลอดภัยของระบบตัวร่วม

(๕) ประสานความร่วมมือกับหน่วยงานของรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องในด้านการให้บริการขนส่งผู้โดยสารโดยระบบขนส่งสาธารณะและการบริหารจัดการระบบตำรวจ

(๖) ติดตามและประเมินผลการดำเนินการของผู้ให้บริการขนส่งในการปฏิบัติตามนโยบาย แนวทาง แผนงาน มาตรการ มาตรฐาน หรือรูปแบบ ตาม (๑) (๒) หรือ (๓)

(๗) แต่งตั้งคณะกรรมการหรือที่ปรึกษาเพื่อปฏิบัติงานตามที่ คนต. มอบหมาย

(๘) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่ ครม. หรือนายกรัฐมนตรีมอบหมาย

ข้อ ๙ ให้สำนักงานทำหน้าที่เป็นสำนักงานเลขานุการของ คนต. และให้มีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

(๑) รับผิดชอบงานธุรการ งานวิชาการ งานการประชุม และงานเลขานุการของ คนต. และคณะกรรมการที่ คนต. แต่งตั้ง

(๒) ศึกษาวิจัย รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตำรวจ มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตำรวจ และโครงสร้างอัตราค่าโดยสารของระบบขนส่ง เพื่อสนับสนุนการดำเนินการของ คนต.

(๓) ติดตาม รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับผลการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตำรวจ รวมทั้งปัญหาและอุปสรรคในการบริหารจัดการระบบตำรวจ เพื่อเสนอต่อ คนต.

(๔) ประสานงานและรับฟังข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะจากหน่วยงานของรัฐหรือผู้ประกอบการภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องในด้านการให้บริการขนส่งผู้โดยสารโดยระบบขนส่งสาธารณะหรือการบริหารจัดการระบบตำรวจ เพื่อนำข้อมูลมาประกอบการพิจารณาของ คนต.

(๕) กำกับดูแล ติดตาม และตรวจสอบมาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตำรวจ และรูปแบบของระบบตำรวจของผู้ให้บริการขนส่ง

(๖) กำกับดูแลการดำเนินการของผู้บริหารจัดการระบบตำรวจในการปฏิบัติตามนโยบาย แนวทาง แผนงาน มาตรการ มาตรฐาน หรือรูปแบบ ตามข้อ ๗ (๑) (๒) หรือ (๓)

(๗) ประสานความร่วมมือกับผู้ประกอบการภาคเอกชนที่ให้บริการขนส่งสาธารณะเพื่อให้เข้าร่วมให้บริการในระบบตำรวจ รวมทั้งการอำนวยความสะดวกให้เกิดความร่วมมือที่จะบูรณาการร่วมกันกับผู้ประกอบการภาคเอกชน

(๘) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่ คนต. นายกรัฐมนตรี หรือ ครม. มอบหมาย

อย่างไรก็ตาม สามารถกล่าวได้ว่าภายใต้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ. ๒๕๖๓ คนต. มีอำนาจเพียงประสานความร่วมมือกับหน่วยงานของรัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องในด้านการให้บริการขนส่งผู้โดยสารโดยระบบขนส่งสาธารณะและการบริหารจัดการระบบตำรวจ ดังนั้น หากต้องการให้การบริหารจัดการระบบตำรวจเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงต้องดำเนินการโดยการตรากฎหมายในระดับพระราชบัญญัติเพื่อให้สามารถบังคับใช้กับหน่วยงานภาคเอกชนได้ด้วย

(๔.๒) พระราชบัญญัติระบบการชำระเงิน พ.ศ. ๒๕๖๐

สาระสำคัญของพระราชบัญญัติระบบการชำระเงิน พ.ศ. ๒๕๖๐ ซึ่งเกี่ยวข้องกับระบบตัวร่วม มีดังนี้

(๔.๒.๑) บทนิยามที่สำคัญ

มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้

“ระบบการชำระเงิน” หมายความว่า ระบบหรือกระบวนการจัดการอื่นใดเพื่อการโอนเงิน การหักบัญชี หรือการชำระดุล

“การหักบัญชี” หมายความว่า การรับส่ง ตรวจสอบ และยืนยันข้อมูลตามคำสั่งการชำระเงิน สำหรับนำไปคำนวณหายอดเงินแสดงความเป็นเจ้าหนี้ หรือลูกหนี้เพื่อใช้ข้อมูลดังกล่าวไปทำการชำระดุลระหว่างเจ้าหนี้และลูกหนี้

“การชำระดุล” หมายความว่า การชำระเงินที่มีการตกลงกันไว้ล่วงหน้าเพื่อปรับฐานะความเป็นเจ้าหนี้หรือลูกหนี้ ด้วยการปรับบัญชีเงินฝากโดยใช้ข้อมูลที่ได้จากการหักบัญชีเพื่อให้หนี้ทั้งหมดหรือบางส่วนระงับไป

“ระบบการชำระเงินที่มีความสำคัญ” หมายความว่า ระบบการชำระเงินที่มีความสำคัญต่อความมั่นคงหรือเสถียรภาพของระบบการชำระเงิน ระบบสถาบันการเงิน หรือระบบการเงินของประเทศ

“ระบบการชำระเงินภายใต้การกำกับ” หมายความว่า ระบบการชำระเงินที่จะต้องได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีหรือได้รับการขึ้นทะเบียนจาก ธปท. แล้วแต่กรณี

“บริการการชำระเงิน” หมายความว่า การให้บริการสื่อการชำระเงิน หรือช่องทางการชำระเงินใด ๆ ไม่ว่าจะมิรูปร่างหรือไม่รูปร่าง เพื่อชำระค่าสินค้าหรือค่าบริการ หรือใช้เพื่อการโอนเงิน หรือการทำธุรกรรมทางการเงินอื่น ๆ

“บริการการชำระเงินภายใต้การกำกับ” หมายความว่า บริการการชำระเงินที่จะต้องได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีหรือได้รับการขึ้นทะเบียนจาก ธปท. แล้วแต่กรณี

“บัตรอิเล็กทรอนิกส์” หมายความว่า บัตรอิเล็กทรอนิกส์ตามประมวลกฎหมายอาญา

“เงินอิเล็กทรอนิกส์” หมายความว่า บัตรอิเล็กทรอนิกส์ที่ผู้ประกอบการธุรกิจออกให้แก่ผู้ใช้บริการซึ่งจะระบุชื่อหรือไม่ก็ตาม โดยมีการชำระเงินให้แก่ผู้ประกอบการธุรกิจไว้ล่วงหน้าเพื่อนำไปใช้ชำระค่าสินค้า ค่าบริการ หรือค่าอื่นใดแทนการชำระด้วยเงินสด และได้มีการบันทึกมูลค่าหรือจำนวนเงินที่ชำระไว้ล่วงหน้า

“เงินรับล่วงหน้า” หมายความว่า เงินที่ผู้ประกอบการธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับได้รับไว้ล่วงหน้าจากผู้ใช้บริการ ซึ่งประกอบด้วย ยอดคงค้างที่ผู้ใช้บริการได้ให้เงินไว้ล่วงหน้าแก่ผู้ประกอบการธุรกิจ และเงินที่ผู้ประกอบการธุรกิจโอนเงินที่ได้รับมาล่วงหน้าจากผู้ใช้บริการ

“สมาชิก” หมายความว่า ผู้ใช้บริการที่ยินยอมผูกพันตามหลักเกณฑ์ในการใช้บริการระบบการชำระเงินที่มีความสำคัญ

“ผู้ประกอบการธุรกิจ” หมายความว่า ผู้ประกอบการธุรกิจที่ได้รับอนุญาตหรือขึ้นทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้

“ธปท.” หมายความว่า ธนาคารแห่งประเทศไทยตามกฎหมายว่าด้วยธนาคารแห่งประเทศไทย

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๔ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

(๔.๒.๒) หมวด ๑ ระบบการชำระเงินที่มีความสำคัญ

มาตรา ๕ ระบบการชำระเงินที่มีความสำคัญต้องมีลักษณะ ดังต่อไปนี้

(๑) เป็นระบบการชำระเงินที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานหลักของประเทศ ซึ่งหากเกิดปัญหาหรือการหยุดชะงัก อาจส่งผลกระทบต่อสมาชิกในระบบอย่างต่อเนื่องเป็นวงกว้าง และ

(๒) เป็นระบบการชำระเงินที่รองรับการโอนเงินมูลค่าสูง หรือที่ใช้สำหรับการหักบัญชีหรือการชำระดุลระหว่างสมาชิก

มาตรา ๖ ให้ระบบการชำระเงินที่ ธปท. จัดตั้งและดำเนินการ หรือระบบการชำระเงินอื่นใดที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยคำแนะนำของ ธปท. เป็นระบบการชำระเงินที่มีความสำคัญ

มาตรา ๗ ให้ ธปท. มีหน้าที่กำกับดูแลระบบการชำระเงินที่มีความสำคัญ เพื่อให้ระบบมีความมั่นคง ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ โดยให้มีอำนาจประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องดังต่อไปนี้

(๑) กระบวนการในการปฏิบัติงานของระบบ รวมถึงหลักเกณฑ์และเงื่อนไขเกี่ยวกับผลสมบูรณ์ของการโอนเงิน

(๒) หลักเกณฑ์ในการรับสมาชิก

(๓) สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ให้บริการระบบการชำระเงินที่มีความสำคัญและสมาชิก

(๔) มาตรการบริหารและจัดการความเสี่ยงของระบบ

(๕) มาตรการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของระบบ

(๖) การจัดการกรณีฉุกเฉิน

(๗) เรื่องอื่นใดตามที่ ธปท. ประกาศกำหนด

(๔.๒.๓) หมวด ๒ ระบบการชำระเงินภายใต้การกำกับ

มาตรา ๑๒ รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของ ธปท. มีอำนาจประกาศกำหนดให้ระบบการชำระเงินที่มีลักษณะดังต่อไปนี้ เป็นระบบการชำระเงินภายใต้การกำกับที่ต้องขออนุญาต

(๑) ระบบการชำระเงินที่เป็นศูนย์กลางหรือเครือข่ายระหว่างผู้ใช้บริการของระบบเพื่อรองรับการโอนเงิน การหักบัญชี หรือการชำระดุล เช่น ระบบโอนเงินรายย่อยระหว่างผู้ใช้บริการของระบบระบบเครือข่ายบัตร ระบบการชำระดุล หรือ

(๒) ระบบการชำระเงินอื่นใดที่อาจส่งผลกระทบต่อประโยชน์สาธารณะ ความเชื่อมั่นของสาธารณชน หรือเสถียรภาพและความมั่นคงของระบบการชำระเงิน

รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของ ธปท. มีอำนาจประกาศกำหนดให้ระบบการชำระเงินภายใต้การกำกับตาม (๑) ที่เป็นระบบการชำระเงินที่เป็นนวัตกรรมซึ่งนำเทคโนโลยีใหม่มาใช้และอยู่ระหว่างการทดสอบการให้บริการ หรือระบบการชำระเงินที่มีผู้ใช้บริการของระบบในวงจำกัดโดยไม่ส่งผลกระทบต่อระบบการชำระเงินหรือประโยชน์สาธารณะในวงกว้าง เป็นระบบการชำระเงินภายใต้การกำกับที่จะต้องขึ้นทะเบียนกับ ธปท.

การประกาศตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของ ธปท. จะกำหนดประเภทหรือลักษณะของการประกอบธุรกิจด้วยก็ได้

มาตรา ๑๓ การประกอบธุรกิจระบบการชำระเงินภายใต้การกำกับจะกระทำได้ เฉพาะนิติบุคคลประเภทบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด หรือนิติบุคคลอื่นตามที่ ธปท. ประกาศกำหนด โดยได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีโดยคำแนะนำของ ธปท. หรือได้รับการขึ้นทะเบียนจาก ธปท. ทั้งนี้ ในการอนุญาต หรือขึ้นทะเบียน รัฐมนตรี หรือ ธปท. จะกำหนดเงื่อนไขตามที่เห็นสมควรก็ได้ แล้วแต่กรณี

การขออนุญาต การอนุญาต และการขึ้นทะเบียน ตลอดจนการเสียค่าธรรมเนียม ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และอัตราที่ ธปท. ประกาศกำหนด

มาตรา ๑๔ ผู้ประกอบธุรกิจระบบการชำระเงินภายใต้การกำกับใดประสงค์ จะเลิกประกอบธุรกิจ ต้องแจ้ง ธปท. ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่ ธปท. ประกาศกำหนด

ภายหลังได้รับแจ้งตามวรรคหนึ่งจนถึงวันเลิกประกอบธุรกิจ ธปท. มีอำนาจ สั่งให้ผู้ประกอบธุรกิจตามวรรคหนึ่งต้องปฏิบัติตามหนึ่งอย่างใดเพื่อคุ้มครองประโยชน์ของผู้ใช้บริการก็ได้

ในกรณีที่ผู้ประกอบธุรกิจตามวรรคหนึ่งเป็นผู้ประกอบธุรกิจระบบการชำระเงิน ที่ได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรี ให้ ธปท. เสนอความเห็นต่อรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุญาต ทั้งนี้ ในการอนุญาต รัฐมนตรีจะกำหนดเงื่อนไขให้ต้องปฏิบัติตามก็ได้

(๔.๒.๔) หมวด ๓ บริการการชำระเงินภายใต้การกำกับ

มาตรา ๑๖ รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของ ธปท. มีอำนาจประกาศกำหนดให้บริการ การชำระเงินดังต่อไปนี้ เป็นบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับที่ต้องขออนุญาต

(๑) การให้บริการบัตรเครดิต บัตรเดบิต หรือบัตรเอทีเอ็ม

(๒) การให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์

(๓) การให้บริการรับชำระเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์แทนผู้ขายสินค้า หรือผู้ให้บริการหรือเจ้าหนี้

(๔) การให้บริการโอนเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์

(๕) การให้บริการการชำระเงินอื่นใดที่อาจส่งผลกระทบต่อระบบการเงิน หรือประโยชน์สาธารณะ

รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของ ธปท. มีอำนาจประกาศกำหนดให้บริการการชำระเงิน ภายใต้การกำกับตามวรรคหนึ่งที่เป็นบริการการชำระเงินที่เป็นนวัตกรรมซึ่งนำเทคโนโลยีใหม่มาใช้ และ อยู่ระหว่างการทดสอบการให้บริการ หรือบริการการชำระเงินที่ให้บริการลูกค้าในวงจำกัดโดยไม่ส่งผลกระทบต่อระบบการชำระเงินหรือประโยชน์สาธารณะในวงกว้าง เป็นบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับที่จะต้อง ขึ้นทะเบียนกับ ธปท.

การประกาศตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของ ธปท. จะกำหนดประเภทหรือลักษณะของการประกอบธุรกิจด้วยก็ได้

มาตรา ๑๗ การประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับจะกระทำได้ เฉพาะนิติบุคคลประเภทบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด หรือนิติบุคคลอื่นตามที่ ธปท. ประกาศกำหนด โดยได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีโดยคำแนะนำของ ธปท. หรือได้รับการขึ้นทะเบียนจาก ธปท. ทั้งนี้ ในการอนุญาต หรือขึ้นทะเบียน รัฐมนตรี หรือ ธปท. จะกำหนดเงื่อนไขตามที่เห็นสมควรก็ได้ แล้วแต่กรณี

การขออนุญาต การอนุญาต และการขึ้นทะเบียน ตลอดจนการเสียค่าธรรมเนียม ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และอัตราที่ ธปท. ประกาศกำหนด

มาตรา ๑๙ ผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินซึ่งมีการรับเงินรับล่วงหน้าจากผู้ใช้บริการต้องจัดทำบัญชีเงินรับล่วงหน้าของผู้ใช้บริการแยกแต่ละราย และต้องเก็บรักษาเงินรับล่วงหน้าแยกออกจากทรัพย์สินของตน โดยไม่อาจนำไปใช้เพื่อการอื่นใดได้ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ที่ ธปท. ประกาศกำหนด

เพื่อประโยชน์ตามมาตรา ๒๐ และมาตรา ๒๑ ให้ถือว่าเงินรับล่วงหน้ายังคงเป็นทรัพย์สินของผู้ใช้บริการ แต่หากมีดอกผลเกิดขึ้นให้ดอกผลนั้นตกเป็นทรัพย์สินของผู้ประกอบธุรกิจ

มาตรา ๒๐ เมื่อผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินตามมาตรา ๑๙ ถูกสั่งระงับการดำเนินการทั้งหมดยกเว้นบางส่วนตามกฎหมายนี้หรือกฎหมายอื่น มีการร้องขอให้ฟื้นฟูกิจการ ถูกฟ้องล้มละลาย หรือถูกศาลสั่งพิทักษ์ทรัพย์ ให้เงินรับล่วงหน้าที่อยู่ในการครอบครองของผู้ประกอบธุรกิจดังกล่าวได้รับการคุ้มครองโดยไม่ถือเป็นทรัพย์สินที่อยู่ภายใต้การห้ามจำหน่าย จ่าย หรือโอน ตามคำสั่ง อันชอบด้วยกฎหมายที่ให้ระงับการดำเนินการบางส่วนหรือทั้งหมด หรือตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

มาตรา ๒๑ เมื่อผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินตามมาตรา ๑๙ ตกเป็นลูกหนี้ตามคำพิพากษา หรือถูกศาลสั่งพิทักษ์ทรัพย์ ให้เงินรับล่วงหน้าที่อยู่ในการครอบครองของผู้ประกอบธุรกิจดังกล่าวได้รับการคุ้มครองโดยไม่ถือเป็นทรัพย์สินที่อยู่ภายใต้การยึดหรืออายัดในคดีแพ่ง หรือเป็นทรัพย์สินที่อาจแบ่งแก่เจ้าหนี้ในคดีล้มละลาย

ในกรณีที่ผู้ประกอบธุรกิจดังกล่าวถูกศาลสั่งพิทักษ์ทรัพย์ตามวรรคหนึ่ง ให้เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์และ ธปท. เป็นผู้มีส่วนดำเนินการจัดการเงินรับล่วงหน้า โดยต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ ธปท. ประกาศกำหนด ดังต่อไปนี้

(๑) รวบรวมเงินรับล่วงหน้าและจัดสรรเงินดังกล่าวคืนให้แก่ผู้ให้บริการ

(๒) โอนบัญชีและเงินรับล่วงหน้าไปให้ผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินรายอื่น

(๓) ดำเนินการอื่นใดเพื่อให้การจัดการเงินรับล่วงหน้าเสร็จสิ้นไป

ในการดำเนินการตามวรรคสอง เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์และ ธปท. จะมอบอำนาจให้บุคคลใดดำเนินการแทนก็ได้

ในการจัดการเงินรับล่วงหน้าตามวรรคสอง ให้ผู้ให้บริการซึ่งไม่มีประโยชน์เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบธุรกิจดังกล่าวในลักษณะตามที่ ธปท. ประกาศกำหนด มีสิทธิได้รับจัดสรรเงินคืนก่อน

เมื่อได้มีการจัดสรรเงินรับล่วงหน้าตามมาตรานี้แล้ว หากผู้ให้บริการได้รับเงินคืนไม่ครบจำนวน ให้ผู้ให้บริการดังกล่าวมีสิทธิขอรับชำระหนี้สำหรับจำนวนที่ยังขาดอยู่ในคดีล้มละลายของผู้ประกอบธุรกิจดังกล่าวได้ ทั้งนี้ ต้องยื่นขอรับชำระหนี้ภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยล้มละลาย

มาตรา ๒๒ เมื่อผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินตามมาตรา ๑๙ ซึ่งถูกสั่งระงับการดำเนินการทั้งหมดยกเว้นบางส่วนตามพระราชบัญญัตินี้หรือตามกฎหมายอื่น มีการร้องขอให้ฟื้นฟูกิจการ ถูกฟ้องล้มละลาย หรือถูกศาลสั่งพิทักษ์ทรัพย์ ให้ผู้ประกอบธุรกิจดังกล่าวแจ้งให้ ธปท. ทราบทันที ตามวิธีการที่ ธปท. ประกาศกำหนด

มาตรา ๒๓ ผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับใดประสงค์จะเลิกประกอบธุรกิจ ต้องแจ้ง ธปท. ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่ ธปท. ประกาศกำหนด

ภายหลังได้รับแจ้งตามวรรคหนึ่งจนถึงเลิกประกอบธุรกิจ ธปท. มีอำนาจสั่งให้ผู้ประกอบธุรกิจตามวรรคหนึ่งต้องปฏิบัติตามหนึ่งอย่างใดเพื่อคุ้มครองประโยชน์ของผู้ใช้บริการก็ได้

ในกรณีที่ผู้ประกอบการกิจการตามวรรคหนึ่งเป็นผู้ประกอบธุรกิจบริการการเงินที่ได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรี ให้ ธปท. เสนอความเห็นต่อรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุญาต ทั้งนี้ ในการอนุญาต รัฐมนตรีจะกำหนดเงื่อนไขให้ต้องปฏิบัติตามก็ได้

(๔.๒.๕) หมวด ๔ การกำกับดูแล การตรวจสอบ และการแก้ไขฐานะหรือการดำเนินงาน

มาตรา ๒๔ ให้ ธปท. มีอำนาจประกาศกำหนดหลักเกณฑ์การให้บริการระบบการเงินภายใต้การกำกับและบริการการเงินภายใต้การกำกับ ในเรื่องดังต่อไปนี้

- (๑) การดูแลฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงาน
- (๒) มาตรฐานในการประกอบธุรกิจ
- (๓) การบริหารงานตามหลักธรรมาภิบาล
- (๔) การบริหารจัดการความเสี่ยง
- (๕) การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับการให้บริการ
- (๖) การใช้บริการจากบุคคลภายนอก
- (๗) การเก็บรักษาและการเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ใช้บริการ
- (๘) การตรวจสอบและรักษาความมั่นคงปลอดภัยของระบบ
- (๙) การคุ้มครองผู้ใช้บริการ
- (๑๐) การจัดทำบัญชี การส่งงบแสดงฐานะทางการเงิน และผลการดำเนินงาน

ต่อ ธปท.

- (๑๑) การเก็บรักษาเงินสำหรับบริการการเงินภายใต้การกำกับ
- (๑๒) เรื่องอื่นใดเพื่อประโยชน์ในการดูแล ความมั่นคง ความปลอดภัยของระบบ

การเงิน การคุ้มครองผู้ใช้บริการ หรือการส่งเสริมการใช้บริการและการพัฒนาระบบการเงิน

มาตรา ๒๕ ให้ผู้ประกอบการจัดเก็บข้อมูล บัญชี เอกสาร ดวงตรา หรือหลักฐานอื่นอันเกี่ยวกับกิจการ สินทรัพย์ และหนี้สินเพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ที่ ธปท. ประกาศกำหนด

มาตรา ๒๖ ธปท. อาจกำหนดให้ผู้ประกอบธุรกิจส่งงบการเงิน รายงาน หรือข้อมูล ไม่ว่าในรูปสื่อใด ๆ หรือแสดงเอกสารใดตามระยะเวลาหรือเป็นครั้งคราว รวมทั้งให้ชี้แจงเพื่ออธิบายหรือขยายความ รายงานหรือข้อมูล หรือเอกสารนั้นด้วยก็ได้ ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์ที่ ธปท. ประกาศกำหนด

ธปท. อาจมีคำสั่งให้ผู้ประกอบธุรกิจจัดให้กรรมการ ผู้จัดการ พนักงาน หรือลูกจ้างของผู้ประกอบธุรกิจ มาให้ถ้อยคำ แสดงข้อมูล บัญชี เอกสารและหลักฐานอื่นอันเกี่ยวกับกิจการเพิ่มเติมภายในระยะเวลาที่กำหนดได้

งบการเงิน รายงาน ข้อมูล บัญชี เอกสาร หรือคำชี้แจงที่ส่งหรือแสดงตามวรรคหนึ่ง และวรรคสอง ผู้ประกอบธุรกิจต้องทำให้ครบถ้วนและตรงต่อความเป็นจริง ในกรณีที่ ธปท. เห็นว่า งบการเงิน รายงาน ข้อมูล บัญชี เอกสาร หรือคำชี้แจงที่ผู้ประกอบธุรกิจส่งหรือแสดงตามวรรคหนึ่งมีข้อมูลไม่ครบถ้วนหรือมีความคลุมเครือไม่ชัดเจน หรือในกรณีที่ ธปท. เห็นว่าจำเป็นหรือสมควรให้ ธปท. มีอำนาจแต่งตั้งผู้สอบบัญชี หรือผู้ชำนาญการเฉพาะด้านเพื่อดำเนินการตรวจสอบและรายงานผลให้ ธปท. ทราบ โดยให้ผู้ประกอบธุรกิจนั้นเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่าย

มาตรา ๓๑ เมื่อปรากฏว่าผู้ประกอบการไม่ประกอบธุรกิจหรือหยุดประกอบธุรกิจตามหลักเกณฑ์ที่ ธปท. ประกาศกำหนด ให้รัฐมนตรีมีอำนาจเพิกถอนการอนุญาตหรือ ธปท. มีอำนาจเพิกถอนการขึ้นทะเบียนของผู้ประกอบการนั้นได้ แล้วแต่กรณี

อปท. มีอำนาจสั่งให้ผู้ประกอบธุรกิจที่หยุดประกอบธุรกิจตามวรรคหนึ่ง ต้องปฏิบัติตามอย่างหนึ่งอย่างใดเพื่อคุ้มครองประโยชน์ของผู้ใช้บริการด้วยก็ได้

มาตรา ๓๒ เมื่อปรากฏว่าผู้ประกอบธุรกิจมีฐานะทางการเงินหรือการดำเนินงานที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่ประชาชน หรือฝ่าฝืนหรือละเลยไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่ อปท. ประกาศกำหนด อปท. อาจสั่งให้ผู้ประกอบธุรกิจนั้นแก้ไขให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่กำหนด ทั้งนี้ หากเป็นการสั่งให้แก้ไขฐานะทางการเงินหรือการดำเนินงานสำหรับผู้ประกอบธุรกิจที่ได้รับอนุญาต ให้ อปท. รายงานให้รัฐมนตรีทราบด้วย

หากผู้ประกอบธุรกิจไม่ดำเนินการตามวรรคหนึ่ง อปท. อาจสั่งให้ผู้ประกอบธุรกิจระงับการดำเนินงานทั้งหมดหรือแต่บางส่วนเป็นการชั่วคราวภายในระยะเวลาที่กำหนดเพื่อดำเนินการแก้ไขให้ถูกต้อง ในการนี้ อปท. จะกำหนดหลักเกณฑ์ใด ๆ ด้วยก็ได้ ทั้งนี้ หากเป็นการสั่งระงับการดำเนินงานทั้งหมดหรือแต่บางส่วนเป็นการชั่วคราวสำหรับผู้ประกอบธุรกิจที่ได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีให้ อปท. รายงานให้รัฐมนตรีทราบด้วย

หากผู้ประกอบธุรกิจยังคงฝ่าฝืนไม่ดำเนินการตามความในวรรคสอง หรือกระทำความผิดซ้ำอีก อปท. อาจเสนอให้รัฐมนตรีพิจารณาเพิกถอนการอนุญาต หรือ อปท. มีคำสั่งเพิกถอนการขึ้นทะเบียนแล้วแต่กรณี ในการนี้ อปท. หรือรัฐมนตรีอาจสั่งให้ผู้ประกอบธุรกิจนั้นต้องปฏิบัติตามอย่างหนึ่งอย่างใด เพื่อคุ้มครองประโยชน์ของผู้ใช้บริการก่อนก็ได้

ในกรณีที่ อปท. พิจารณาแล้วเห็นว่า ผู้ประกอบธุรกิจมีฐานะทางการเงินหรือการดำเนินงานที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่ประชาชน หรือฝ่าฝืนหรือละเลยไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่ อปท. ประกาศกำหนดซึ่งจะส่งผลกระทบต่อประชาชนหรือระบบการชำระเงินโดยรวมของประเทศอย่างร้ายแรง ให้รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของ อปท. มีอำนาจสั่งเพิกถอนการอนุญาต หรือ อปท. มีอำนาจสั่งเพิกถอนการขึ้นทะเบียนของผู้ประกอบธุรกิจได้ แล้วแต่กรณี

มาตรา ๓๓ เพื่อประโยชน์ในการดูแลเสถียรภาพระบบการชำระเงิน หรือเพื่อการคุ้มครองผู้บริโภค เมื่อมีเหตุอันควรเชื่อได้ว่ามีการให้บริการระบบการชำระเงิน หรือมีบริการการชำระเงินในประเทศไทยที่ไม่อยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัตินี้ ให้ อปท. มีอำนาจสั่งให้บุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบหรือบริการดังกล่าว ชี้แจง ส่งเอกสาร หรือข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ภายในระยะเวลาที่กำหนด

มาตรา ๓๔ ให้รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของ อปท. มีอำนาจประกาศห้ามการทำธุรกรรมใด ๆ เกี่ยวกับระบบการชำระเงินและบริการการชำระเงินกับผู้ซึ่งประกอบธุรกิจที่ไม่ได้รับอนุญาตหรือขึ้นทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๓๕ ในกรณีที่มิระบบหรือบริการใดที่มีลักษณะใกล้เคียงกับระบบหรือบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับตามพระราชบัญญัตินี้ หากระบบหรือบริการดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อเสถียรภาพของระบบการเงินหรือระบบการชำระเงินของประเทศ หรืออาจส่งผลกระทบต่อสาธารณสุข อปท. อาจเสนอให้มีการตราพระราชกฤษฎีกาเพื่อกำหนดให้การให้บริการระบบหรือบริการดังกล่าวอยู่ภายใต้การกำกับตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งหมดหรือบางส่วน รวมทั้งให้นำบทกำหนดโทษที่เกี่ยวข้องกับระบบหรือบริการการชำระเงินตามพระราชบัญญัตินี้ มาใช้บังคับกับระบบหรือบริการที่กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกานี้ โดยอนุโลม ทั้งนี้ อปท. จะกำหนดหลักเกณฑ์การให้บริการดังกล่าวด้วยก็ได้

(๔.๓) ประกาศคณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๙

สาระสำคัญของประกาศคณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๙ ซึ่งเกี่ยวข้องกับระบบตัวร่วม มีดังนี้

หมวด ๓ หลักเกณฑ์เฉพาะสำหรับธุรกิจบริการการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์แต่ละประเภท

(๔.๓.๑) ส่วนที่ ๑ การให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ (e-Money)

ข้อ ๒๔ ผู้ให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์บัญชี ก บัญชี ข และบัญชี ค ต้องให้บริการภายใต้เงื่อนไข ดังนี้

(๑) การให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ต้องบันทึกมูลค่าเป็นเงินสกุลบาท หรือเงินสกุลต่างประเทศ

(๒) ผู้ให้บริการตามบัญชี ข บัญชี ค ต้องกำหนดมูลค่าสูงสุดของเงินอิเล็กทรอนิกส์ที่สามารถใช้ได้ต่อบัตรหรือบัญชี โดยต้องพิจารณาตามความเหมาะสมของผู้ใช้บริการและต้องมีการบริหารความเสี่ยงที่ดี

(๓) ผู้ให้บริการตามบัญชี ข บัญชี ค ต้องจัดให้มีระบบ กระบวนการหรือเครื่องมือการลงทะเบียนหรือวิธีการอื่นใดในการใช้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อดูแลผู้ใช้บริการและจำกัดความเสียหายขั้นสูงของมูลค่าเงินอิเล็กทรอนิกส์ หากเกิดกรณีบัตรสูญหายหรือถูกขโมยเมื่อผู้ใช้บริการร้องขอโดยผู้ให้บริการต้องชี้แจงระเบียบ หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขดังกล่าวให้ผู้ใช้บริการทราบล่วงหน้า

(๔) การให้บริการต้องไม่มีลักษณะเป็นการให้สินเชื่อ

(๕) ผู้ให้บริการต้องเปิดเผยหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการขอแลกคืนเป็นเงินสดให้ผู้ใช้บริการทราบและหากการขอแลกคืนเป็นเงินสดเป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขแล้ว ผู้ให้บริการตามบัญชี ค จะต้องจัดให้มีการคืนเงินภายใน ๑๕ วัน นับจากวันที่ผู้ใช้บริการได้ดำเนินการขอแลกคืน

(๖) ผู้ให้บริการต้องจัดให้มีวิธีการที่ผู้ใช้บริการสามารถตรวจสอบยอดเงินคงเหลือวันหมดอายุและแจ้งวิธีการดังกล่าวให้ผู้ใช้บริการทราบ

(๗) ผู้ให้บริการต้องจัดให้มีระบบงานที่สามารถป้องกันไม่ให้ผู้ใช้บริการโอนเงินระหว่างกันโดยไม่ผ่านระบบของผู้ให้บริการ

(๘) ผู้ให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์บัญชี ข และบัญชี ค ต้องจัดทำบัญชีเงินรับล่วงหน้าที่ได้รับจากผู้ให้บริการแยกไว้ต่างหากจากบัญชีอื่นของผู้ให้บริการ และแยกแสดงไว้ในงบการเงินต่างหากให้ชัดเจนหรือแสดงไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินให้ชัดเจนก็ได้

(๙) ผู้ให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์บัญชี ค ที่มีได้เป็นสถาบันการเงินตามพระราชบัญญัติธุรกิจสถาบันการเงิน พ.ศ. ๒๕๕๑ จะประกอบธุรกิจอื่นเพิ่มเติมได้เฉพาะธุรกิจดังต่อไปนี้เท่านั้น

(ก) ธุรกิจที่บางส่วนหรือทั้งหมดเกี่ยวกับหรือเนื่องจากการให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ โดยหากธุรกิจดังกล่าวเป็นธุรกิจบริการการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ประเภทอื่น ให้ดำเนินการแจ้งให้ทราบ ขึ้นทะเบียน หรือขอรับใบอนุญาต แล้วแต่กรณี

(ข) ธุรกิจอื่นที่สนับสนุนธุรกิจบริการการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ตราใบที่ไม่ก่อให้เกิดความเสี่ยงอันจะกระทบต่อการดำเนินธุรกิจหลัก และเงินที่ได้รับล่วงหน้าจากผู้ให้บริการ

ทั้งนี้ หากผู้ให้บริการประสงค์จะประกอบธุรกิจตามข้อ (ก) และหรือข้อ (ข) ผู้ให้บริการต้องขออนุญาตเป็นรายกรณี โดยชี้แจงหลักการ เหตุผล และการประเมินความเสี่ยงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องพร้อมจัดส่งข้อมูลและเอกสารประกอบการพิจารณาให้ ธปท. โดย ธปท. จะพิจารณาให้แล้วเสร็จภายใน ๔๕ วันทำการ นับแต่วันที่รับคำขอและเอกสารถูกต้องครบถ้วน อย่างไรก็ตาม ธปท. อาจพิจารณาอนุญาตหรือไม่ก็ได้ หรืออาจพิจารณาอนุญาตโดยกำหนดเงื่อนไขใด ๆ ไว้เป็นรายกรณีด้วยก็ได้ หรือสั่งระงับเป็นการชั่วคราวหรือยกเลิกการให้บริการนั้นในภายหลังด้วยก็ได้ หากพบว่าการดำเนินการที่ไม่เป็นไปตามข้อเท็จจริงที่แจ้งเมื่อขออนุญาต หรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ ธปท. กำหนด

(๔.๓.๒) ส่วนที่ ๒ การให้บริการเครือข่ายบัตรเครดิต (Credit Card Network) การให้บริการเครือข่ายอีดีซี (EDC Network) และการให้บริการสวิตช์ซิงในการชำระเงิน (Transaction Switching)

ข้อ ๒๕ ผู้ให้บริการเครือข่ายบัตรเครดิต ผู้ให้บริการเครือข่ายอีดีซี และผู้ให้บริการสวิตช์ซิงในการชำระเงินระบบหนึ่งระบบใดหรือผู้ให้บริการสวิตช์ซิงในการชำระเงินหลายระบบ ต้องกำหนดวัตถุประสงค์ หลักเกณฑ์ เงื่อนไข และวิธีปฏิบัติในการเข้าร่วมและการออกจากระบบของผู้ใช้บริการ (Access and Exit Criteria) ไว้อย่างชัดเจนเป็นลายลักษณ์อักษร และเปิดเผยให้ผู้ใช้บริการทราบโดยทั่วถึง เพื่อให้มั่นใจว่าการรับผู้ให้บริการรายใหม่เพิ่มเติม จะไม่ก่อให้เกิดความเสี่ยงและผลกระทบต่อการให้บริการของผู้ใช้บริการรายเดิม

(๔.๓.๓) ส่วนที่ ๓ การให้บริการหักบัญชี (Clearing)

ข้อ ๒๖ ให้นำความในข้อ ๒๕ มาใช้บังคับกับผู้ให้บริการหักบัญชีด้วย

ข้อ ๒๗ ผู้ให้บริการหักบัญชีต้องจัดให้มีมาตรการจัดการความเสี่ยง เพื่อให้การชำระดุลระหว่างผู้ให้บริการสำเร็จลุล่วง โดยมีการชำระเงินตามภาระผูกพันภายในเวลาที่กำหนด รวมทั้งวิธีปฏิบัติที่เหมาะสมเพื่อรองรับกรณีที่ผู้ให้บริการรายใดรายหนึ่งไม่สามารถชำระดุลได้ และต้องเปิดเผยให้ผู้ใช้บริการทราบโดยทั่วถึง รวมทั้งมีหน้าที่ต้องติดตามดูแลให้ผู้ให้บริการปฏิบัติตามมาตรการและวิธีปฏิบัติดังกล่าวด้วย

ทั้งนี้ ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงมาตรการจัดการความเสี่ยง ผู้ให้บริการหักบัญชีต้องแจ้งให้ผู้ใช้บริการทราบล่วงหน้า และแจ้ง ธปท. ทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า ๑๕ วัน ก่อนเริ่มดำเนินการ

ข้อ ๒๘ ผู้ให้บริการหักบัญชีต้องแจ้งให้ ธปท. ทราบด้วยวาจาหรือโดยวิธีอื่นใดโดยทันทีเมื่อมีเหตุ ดังนี้

(๑) กรณีที่ผู้ให้บริการรายใดรายหนึ่งไม่สามารถชำระดุลได้ด้วยวิธีการปกติ และตามเวลาที่กำหนด เช่น มีเงินไม่เพียงพอสำหรับการชำระดุล โดยต้องใช้มาตรการจัดการความเสี่ยงและวิธีปฏิบัติที่กำหนดเพื่อให้กระบวนการชำระดุลสำเร็จลุล่วง

(๒) กรณีที่ระบบของผู้ให้บริการขัดข้อง ทำให้ไม่สามารถคำนวณยอดเงิน แสดงความเป็นเจ้าหนี้หรือลูกหนี้ของผู้ใช้บริการ หรือไม่สามารถส่งข้อมูลดังกล่าวไปเพื่อทำการชำระดุลระหว่างเจ้าหนี้และลูกหนี้ได้ด้วยวิธีการปกติและตามเวลาที่กำหนด

ทั้งนี้ ผู้ให้บริการหักบัญชีต้องจัดส่งรายงานปัญหากรณีเกิดเหตุขัดข้องตามแบบที่ ธปท. กำหนดให้ ธปท. ภายในวันทำการถัดจากวันเกิดเหตุ

ข้อ ๒๙ ในกรณีที่ผู้ให้บริการหักบัญชีมีการระงับการให้บริการกับผู้ให้บริการรายใดรายหนึ่งเป็นการชั่วคราว ผู้ให้บริการต้องแจ้งให้ผู้ให้บริการรายอื่นทราบโดยทันที และในกรณีที่มีการยกเลิกการให้บริการกับผู้ให้บริการรายใดรายหนึ่ง ให้แจ้งผู้ให้บริการรายอื่นทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า ๑๕ วัน

ทั้งนี้ ผู้ให้บริการหักบัญชีต้องแจ้ง ธปท. ทราบภายใน ๑๕ วัน นับจากวันที่มีการระงับหรือยกเลิกการให้บริการแล้วแต่กรณี

(๔.๓.๔) ส่วนที่ ๔ การให้บริการชำระดุล (Settlement)

ข้อ ๓๐ ให้นำความในข้อ ๒๕ มาใช้บังคับกับผู้ให้บริการชำระดุลด้วย

ข้อ ๓๑ ผู้ให้บริการชำระดุลต้องจัดให้มีวิธีการชำระดุลเพื่อปรับฐานะความเป็นเจ้าหนี้หรือลูกหนี้ของผู้ใช้บริการที่เหมาะสม โดยคำนึงถึงความเสี่ยงจากการชำระดุล (Settlement Risk) ที่อาจทำให้ไม่สามารถชำระดุลได้สำเร็จลุล่วงและส่งผลกระทบต่อผู้ให้บริการรายอื่น

ข้อ ๓๒ ในกรณีที่ผู้ให้บริการชำระค่าเช่าไม่สามารถดำเนินการปรับฐานะความเป็นเจ้าหนี้หรือลูกหนี้ของผู้ใช้บริการได้ด้วยวิธีการปกติและตามเวลาที่กำหนด ให้ผู้ให้บริการชำระค่าเช่าแก่ ธปท. ทราบด้วยวาจาหรือโดยวิธีอื่นใดโดยทันที และต้องจัดส่งรายงานปัญหากรณีเกิดเหตุขัดข้องตามแบบที่ ธปท. กำหนด ภายในวันทำการถัดจากวันเกิดเหตุ

ข้อ ๓๓ ในกรณีที่ผู้ให้บริการชำระค่าเช่ามีการระงับการให้บริการกับผู้ให้บริการรายใดรายหนึ่งเป็นการชั่วคราว ผู้ให้บริการต้องแจ้งให้ผู้ให้บริการรายอื่นทราบโดยทันที และในกรณีที่มีการยกเลิกการให้บริการกับผู้ให้บริการรายใดรายหนึ่ง ให้แจ้งผู้ให้บริการรายอื่นทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า ๑๕ วัน ทั้งนี้ ผู้ให้บริการชำระค่าเช่าต้องแจ้ง ธปท. ทราบภายใน ๑๕ วันนับจากวันที่มีการระงับหรือยกเลิกการให้บริการแล้วแต่กรณี

(๔.๓.๕) ส่วนที่ ๕ การให้บริการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านอุปกรณ์อย่างหนึ่งอย่างใดหรือผ่านทางเครือข่าย

ข้อ ๓๔ ผู้ให้บริการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านอุปกรณ์อย่างหนึ่งอย่างใดหรือผ่านทางเครือข่ายที่มีใช้สถาบันการเงินตามพระราชบัญญัติธุรกิจสถาบันการเงิน พ.ศ. ๒๕๕๑ ต้องบันทึกบัญชีเงินที่ได้รับจากการรับชำระเงินค่าสินค้า ค่าบริการ หรือค่าอื่นใดแยกไว้ต่างหากจากบัญชีเงินทุนหมุนเวียนอื่นของผู้ให้บริการและต้องจัดทำข้อมูลให้มีความถูกต้องและเป็นปัจจุบัน

(๔.๓.๖) ส่วนที่ ๖ การให้บริการรับชำระเงินแทน

ข้อ ๓๕ ผู้ให้บริการรับชำระเงินแทนต้องออกข้อกำหนดและให้บริการภายใต้เงื่อนไข ดังนี้

(๑) กำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ให้บริการที่มีต่อเจ้าหนี้ซึ่งผู้ให้บริการรับชำระเงินแทนและผู้ให้บริการ รวมถึงหน้าที่และความรับผิดชอบของตัวแทนที่ผู้ให้บริการแต่งตั้งด้วย

(๒) กำหนดวิธีปฏิบัติในการส่งข้อมูลรายการรับชำระเงินให้แก่เจ้าหนี้

(๓) ผู้ให้บริการที่มีใช้สถาบันการเงินตามพระราชบัญญัติธุรกิจสถาบันการเงิน พ.ศ. ๒๕๕๑ ต้องบันทึกบัญชีเงินที่ได้รับจากการรับชำระเงินไว้ต่างหากจากบัญชีเงินทุนหมุนเวียนอื่นของผู้ให้บริการและต้องจัดทำข้อมูลให้มีความถูกต้องและเป็นปัจจุบัน

(๔.๓.๗) ส่วนที่ ๗ การให้บริการที่เกี่ยวข้องกับบัตรเดบิตที่ออกและมีการใช้จ่ายภายในประเทศ

ข้อ ๓๖ ในส่วนนี้

“ผู้ออกบัตร” (Issuer) หมายความว่า สถาบันการเงินที่ตกลงและยินยอมออกบัตรเดบิตให้แก่บุคคลที่ผูกพันตนตามสัญญาบัตรเดบิต

“ผู้ให้บริการแก่ผู้รับบัตร” (Acquirer) หมายความว่า ผู้ที่ทำหน้าที่ให้บริการรับส่งข้อมูลการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์จากบัตรเดบิตไปยังผู้ออกบัตรและจะจ่ายเงินค่าสินค้าหรือค่าบริการให้แก่ผู้ประกอบการขายสินค้าหรือให้บริการซึ่งมีสัญญาจะรับชำระราคาสินค้าหรือบริการด้วยบัตรเดบิตตามเงื่อนไขที่ตกลงกัน

ผู้ให้บริการ หมายความว่า

(๑) ผู้ให้บริการการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านอุปกรณ์อย่างหนึ่งอย่างใดหรือผ่านทางเครือข่ายตามบัญชี ค (๓) ที่เป็นผู้ออกบัตร (Issuer) และผู้ให้บริการแก่ผู้รับบัตร (Acquirer)

(๒) ผู้ให้บริการสวิตซ์ซึ่งในการชำระเงินระบบหนึ่งระบบใดตามบัญชี ข (๓) หรือผู้ให้บริการสวิตซ์ซึ่งในการชำระเงินหลายระบบตามบัญชี ค (๔)

(๓) ผู้ให้บริการหักบัญชีตามบัญชี ค (๑)

(๔) ผู้ให้บริการชำระดุลตามบัญชี ค (๒)

ข้อ ๓๗ ในการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับบัตรเดบิตที่ออกและมีการใช้จ่ายภายในประเทศ ผู้ให้บริการต้องดำเนินการเหล่านี้ภายในประเทศเท่านั้น

(๑) การรับส่งข้อมูลการใช้บัตรเดบิตระหว่างผู้ให้บริการแก่ผู้รับบัตร (Acquirer) และผู้ออกบัตร (Issuer)

(๒) การให้บริการสวิตช์ซึ่งในการชำระเงิน (Transaction Switching)

(๓) การให้บริการหักบัญชี (Clearing)

(๔) การให้บริการชำระดุล (Settlement)

ในกรณีที่ผู้ให้บริการรายใดเห็นว่ามีความจำเป็นและไม่สามารถดำเนินการให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดตามวรรคหนึ่งได้ ให้ขออนุญาตขยายระยะเวลาการปฏิบัติตามประกาศนี้เป็นการชั่วคราวจนกว่าเหตุจำเป็นจะหมดไป โดยชี้แจงเหตุผลและความจำเป็นต่อ ธปท. เป็นรายกรณี และให้ ธปท. มีอำนาจพิจารณาผ่อนผันได้คราวละไม่เกิน ๑๘๐ วัน นับแต่ระยะเวลาที่กำหนดสิ้นสุด

ให้ ธปท. พิจารณาให้แล้วเสร็จภายใน ๔๕ วันทำการ นับแต่วันที่ได้รับคำขอ และเอกสารถูกต้องครบถ้วน

ข้อ ๓๘ ในกรณีที่ผู้ให้บริการประสงค์จะใช้บริการจากผู้ให้บริการรายอื่นหรือบุคคลอื่นด้านงานเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT Outsourcing) ตามข้อ ๓๗ (๑) - (๔) ให้ผู้ให้บริการยื่นขออนุญาตต่อ ธปท. พร้อมชี้แจงเหตุผลและความจำเป็น

ให้ ธปท. พิจารณาให้แล้วเสร็จภายใน ๔๕ วันทำการ นับแต่วันที่ได้รับคำขอ และเอกสารถูกต้องครบถ้วน

การยื่นขออนุญาตตามวรรคหนึ่งให้กระทำได้เฉพาะการใช้บริการจากผู้ให้บริการรายอื่นหรือบุคคลอื่นด้านงานเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT Outsourcing) ในประเทศ เว้นแต่เป็นการดำเนินการตามข้อ ๓๗ (๑) ผู้ให้บริการอาจขออนุญาตใช้บริการจากผู้ให้บริการรายอื่นหรือบุคคลอื่นด้านงานเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT Outsourcing) ในต่างประเทศได้

ในกรณีที่ผู้ให้บริการตามข้อ ๓๖ (๑) เป็นสถาบันการเงินตามกฎหมายว่าด้วยธุรกิจสถาบันการเงินและได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์การใช้บริการจากผู้ให้บริการรายอื่นหรือบุคคลอื่นด้านงานเทคโนโลยีสารสนเทศ (IT Outsourcing) ที่ออกตามกฎหมายว่าด้วยธุรกิจสถาบันการเงินแล้ว ให้ถือว่าได้รับอนุญาตตามวรรคหนึ่ง

(๔.๔) ประกาศธนาคารแห่งประเทศไทย ที่ สนส. ๓/๒๕๕๙ เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขว่าด้วยการควบคุมดูแลธุรกิจบริการการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์

สาระสำคัญของประกาศธนาคารแห่งประเทศไทย ที่ สนส. ๓/๒๕๕๙ เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขว่าด้วยการควบคุมดูแลธุรกิจบริการการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งเกี่ยวข้องกับระบบตัวร่วมมีดังนี้

ข้อ ๕.๒ การให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ (e-Money)

๕.๒.๑ ผู้ให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์บัญชี ก บัญชี ข และบัญชี ค ต้องดำรงฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง เพื่อให้บริการได้อย่างต่อเนื่องและไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้ใช้บริการ

๕.๒.๒ ผู้ให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์บัญชี ค ที่มีใช้สถาบันการเงินตามพระราชบัญญัติธุรกิจสถาบันการเงิน พ.ศ. ๒๕๕๑ ต้องกันเงินรับล่วงหน้าที่ได้รับจากผู้ให้บริการแยกไว้ต่างหากจากเงินทุนหมุนเวียนของผู้ให้บริการ และให้ฝากไว้ที่ธนาคารพาณิชย์ หรือสถาบันการเงินเฉพาะกิจตามพระราชบัญญัติธุรกิจสถาบันการเงิน พ.ศ. ๒๕๕๑ ณ เวลาใดเวลาหนึ่งไม่น้อยกว่ายอดคงค้างของเงินรับล่วงหน้า โดยเปิดบัญชีแยกต่างหากจากบัญชีเงินฝากอื่น ๆ ของผู้ให้บริการ ซึ่งต้องปราศจากภาระผูกพันและใช้สำหรับการชำระบัญชีอันเนื่องมาจากการให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์เท่านั้น

สำหรับผู้ให้บริการที่เป็นสถาบันการเงินตามพระราชบัญญัติธุรกิจสถาบันการเงิน พ.ศ. ๒๕๕๑ ให้ถือปฏิบัติตามหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ที่ออกตามพระราชบัญญัติธุรกิจสถาบันการเงิน พ.ศ. ๒๕๕๑

๕.๒.๓ ผู้ให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์บัญชี ค ที่มีใช้สถาบันการเงินตามพระราชบัญญัติธุรกิจสถาบันการเงิน พ.ศ. ๒๕๕๑ ต้องดำรงส่วนของผู้ถือหุ้นสุทธิเป็นอัตราส่วนกับยอดคงค้างของเงินที่ได้รับล่วงหน้า ไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๘ โดยให้คำนวณ ณ วันสิ้นไตรมาส และจัดทำรายงานส่ง ธปท. ภายใน ๓๐ วันนับจากวันสิ้นไตรมาส ตามหลักเกณฑ์ วิธีการคำนวณและเงื่อนไขที่ ธปท. กำหนดตามแบบรายงานแนบท้ายประกาศนี้

กรณีอัตราส่วนดังกล่าวต่ำกว่าร้อยละ ๘ ให้ ธปท. เสนอคณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์พิจารณาลงโทษปรับ และ/หรือจะสั่งการเป็นรายการเพื่อป้องกันความเสียหายที่อาจส่งผลกระทบต่อผู้ใช้บริการและสาธารณชน หรือเพื่อให้ผู้ให้บริการมีการปรับปรุงหรือแก้ไขฐานะทางการเงินให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ เช่น การจัดทำแผนแก้ไขฐานะทางการเงิน การคืนเงินรับล่วงหน้าให้แก่ผู้ใช้บริการ การสั่งพักใช้ใบอนุญาต หรือเพิกถอนใบอนุญาต

นอกจากนี้ เพื่อรักษาสถานภาพทางการเงินของผู้ให้บริการให้มีความมั่นคงทางการเงินและการพาณิชย์ มีความน่าเชื่อถือ รวมถึงป้องกันผลกระทบต่อผู้ใช้บริการ ธปท. กำหนดมาตรการเพื่อกำกับดูแลเป็นลำดับขั้น เมื่อปรากฏว่าผู้ให้บริการดำรงส่วนของผู้ถือหุ้นสุทธิ เป็นอัตราส่วนกับยอดคงค้างของเงินที่ได้รับล่วงหน้าลดลงโดยลำดับก่อนถึงระดับขั้นต่ำที่กำหนดไว้ ดังนี้

(๑) อัตราส่วนดังกล่าวต่ำกว่าร้อยละ ๑๒ ผู้ให้บริการต้องมีหนังสือชี้แจงเหตุผลต่อ ธปท. ถึงสาเหตุที่เกิดขึ้นและแนวทางการแก้ไขภายใน ๓๐ วันนับจากวันสิ้นไตรมาส ทั้งนี้ ธปท. อาจสั่งการให้ผู้ให้บริการจัดทำแผนการปรับปรุงหรือแก้ไขฐานะและผลการดำเนินงาน พร้อมกำหนดเงื่อนไขอื่นด้วยก็ได้

(๒) อัตราส่วนดังกล่าวต่ำกว่าร้อยละ ๑๐ ธปท. จะพิจารณาสั่งการให้ผู้ให้บริการ จัดทำแผนการปรับปรุงหรือแก้ไขฐานะและผลการดำเนินงาน และให้ผู้ให้บริการเสนอแผนดังกล่าวต่อ ธปท. ในเวลาที่กำหนด ทั้งนี้ ธปท. อาจพิจารณาสั่งการเพิ่มเติมหรือกำหนดหลักเกณฑ์หรือเงื่อนไขอื่นไว้ด้วยก็ได้

๕.๒.๔ ในกรณีที่ผู้ให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์บัญชี ค ที่มีใช้สถาบันการเงินตามพระราชบัญญัติธุรกิจสถาบันการเงิน พ.ศ. ๒๕๕๑ ดำรงส่วนของผู้ถือหุ้นสุทธิเป็นอัตราส่วนกับยอดคงค้างของเงินที่ได้รับล่วงหน้าในอัตราส่วนต่ำกว่าที่กำหนดไว้ตามข้อ ๕.๒.๓ เพราะมีเหตุจำเป็นหรือพฤติการณ์พิเศษอย่างใดอย่างหนึ่ง เช่น อัตราส่วนดังกล่าวเปลี่ยนแปลงเนื่องจากการขยายตัวของเงินรับล่วงหน้าของผู้ให้บริการอย่างรวดเร็ว โดยผู้ให้บริการยังคงมีฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานที่ดี ให้ผู้ให้บริการยื่นขออนุญาตยกเว้นการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์เป็นการชั่วคราวต่อ ธปท. พร้อมชี้แจงเหตุผลและความจำเป็น โดย ธปท. อาจพิจารณาอนุญาตหรือไม่ก็ได้ หรืออาจพิจารณาอนุญาตโดยกำหนดเงื่อนไขเพิ่มเติมเป็นรายการด้วยก็ได้ ทั้งนี้ ธปท. จะใช้เวลาในการพิจารณาให้แล้วเสร็จภายใน ๔๕ วันทำการนับแต่วันที่รับคำขอและเอกสารถูกต้องครบถ้วน

๕.๒.๕ เมื่อผู้ให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์บัญชี ค ที่มีใช้สถาบันการเงินตามพระราชบัญญัติธุรกิจสถาบันการเงิน พ.ศ. ๒๕๕๑ ไม่ดำเนินธุรกิจตามปกติเป็นระยะเวลาเกินกว่า ๑ ปี ให้ ธพท. เสนอคณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์พิจารณาเพื่อเร่งรัดให้ผู้ให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ดำเนินธุรกิจบริการต่อไป เพื่อดูแลและคุ้มครองผู้บริโภค โดยจะพิจารณาดำเนินการตามลำดับขั้นกับผู้ให้บริการเป็นรายกรณี ตั้งแต่การแจ้งเตือนพร้อมให้จัดทำหนังสือชี้แจงเหตุผล ให้จัดทำแผนแก้ไขฐานะทางการเงิน สั่งคืนเงินรับล่วงหน้าให้แก่ผู้ใช้บริการ พักใช้ใบอนุญาต หรือเพิกถอนใบอนุญาต

๕.๒.๖ ในกรณีมีเหตุจำเป็นหรือเหตุการณ์พิเศษที่ทำให้ผู้ให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์บัญชี ค ที่มีใช้สถาบันการเงินตามพระราชบัญญัติธุรกิจสถาบันการเงิน พ.ศ. ๒๕๕๑ ไม่สามารถดำเนินการตามข้อ ๕.๒.๓ และข้อ ๕.๒.๕ ได้ ให้ผู้ให้บริการยื่นขออนุญาตยกเว้นการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์พร้อมชี้แจงเหตุผล ความจำเป็นและกำหนดเวลาที่จะดำเนินการแล้วเสร็จต่อ ธพท. และให้ ธพท. เสนอคณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์เพื่อพิจารณาต่อไป โดยคณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์อาจพิจารณาอนุญาตหรือไม่ก็ได้ หรืออาจพิจารณาอนุญาตโดยกำหนดเงื่อนไขใด ๆ ว่าเป็นรายกรณีด้วยก็ได้ ทั้งนี้ ธพท. และคณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์จะใช้เวลาในการพิจารณาให้แล้วเสร็จภายใน ๔๕ วันทำการ นับแต่วันที่ได้รับคำขอและเอกสารถูกต้องครบถ้วน

ข้อ ๕.๓ การให้บริการชำระดุล (Settlement)

ผู้ให้บริการต้องกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขเกี่ยวกับผลสิ้นสุดสมบูรณ์ของการโอนเงิน (Finality) ซึ่งผู้รับสามารถใช้จ่ายเงินได้ทันทีโดยปราศจากเงื่อนไขและไม่สามารถเพิกถอนได้ (Irrevocable) พร้อมทั้งแจ้งให้ผู้ใช้บริการทราบ

ข้อ ๕.๔ การให้บริการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านอุปกรณ์อย่างหนึ่งอย่างใด หรือผ่านทางเครือข่าย

๕.๔.๑ ผู้ให้บริการต้องดำรงฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง เพื่อให้บริการได้อย่างต่อเนื่องและไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้ใช้บริการ

๕.๔.๒ ผู้ให้บริการต้องออกหลักฐานการชำระเงิน หรือหลักฐานอื่นใดที่มีข้อความทำนองเดียวกัน และจัดส่งให้ผู้ใช้บริการตามวิธีการที่ตกลงกับผู้ใช้บริการ

เมื่อผู้ให้บริการได้ออกหลักฐานการชำระเงิน หรือหลักฐานอื่นใดให้แก่ผู้ใช้บริการตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้ถือว่า การชำระเงินของผู้ใช้บริการมีผลเสร็จสิ้นสมบูรณ์ เว้นแต่การรับชำระเงินด้วยเช็ค ให้ถือว่า การชำระเงินเสร็จสิ้นสมบูรณ์ เมื่อเช็คนั้นสามารถเรียกเก็บเงินได้ครบถ้วน

ข้อ ๕.๕ การให้บริการรับชำระเงินแทน

๕.๕.๑ ผู้ให้บริการต้องดำรงฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง เพื่อให้บริการได้อย่างต่อเนื่องและไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้ใช้บริการ

๕.๕.๒ เมื่อได้รับชำระเงินแล้ว ผู้ให้บริการต้องออกหลักฐานเพื่อแสดงว่าได้รับชำระเงินจากผู้ใช้บริการ ในรูปของใบเสร็จรับเงิน ใบรับเงิน ใบรับฝากชำระ หรือหลักฐานอื่นใด ที่มีข้อความทำนองเดียวกันและจัดส่งให้ผู้ใช้บริการตามวิธีการที่ตกลงกับผู้ใช้บริการ โดยต้องมีรายละเอียดอย่างน้อย ดังนี้

- (๑) ชื่อผู้ให้บริการ และชื่อเจ้าหนี้
- (๒) จำนวนเงินและรายละเอียดของสินค้าหรือบริการที่ชำระ โดยอาจระบุเป็นชื่อย่อหรือรหัสก็ได้ รวมถึงรายละเอียดที่อ้างอิงถึงผู้ใช้บริการ
- (๓) วัน เดือน ปี และเวลาที่ออกหลักฐานการรับชำระเงิน

เมื่อผู้ให้บริการได้ออกหลักฐานการรับชำระเงินแล้ว ให้ถือว่าชำระเงินของผู้ใช้บริการมีผลเสร็จสิ้นสมบูรณ์ เว้นแต่การรับชำระเงินด้วยเช็คให้ถือว่าชำระเงินเสร็จสิ้นสมบูรณ์เมื่อเช็คนั้นสามารถเรียกเก็บเงินได้ครบถ้วน

ข้อ ๕.๖ ในกรณีที่ ธพท. เห็นสมควร อาจกำหนดให้ผู้ให้บริการตามบัญชี ข และบัญชี ค ต้องจัดให้มีการตรวจสอบทางด้านความมั่นคงปลอดภัยโดยผู้ตรวจสอบอิสระตามรายชื่อที่คณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์กำหนดด้วยก็ได้

(๔.๕) ประกาศธนาคารแห่งประเทศไทย ที่ สนข. ๖/๒๕๖๑ เรื่อง หลักเกณฑ์ทั่วไปในการกำกับดูแลการประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับ

สาระสำคัญของประกาศธนาคารแห่งประเทศไทย ที่ สนข. ๖/๒๕๖๑ เรื่อง หลักเกณฑ์ทั่วไปในการกำกับดูแลการประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับ ซึ่งเกี่ยวข้องกับระบบตัวร่วมมีดังนี้

ข้อ ๔.๑ นิยาม

“ผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับ” หมายความว่า ผู้ประกอบธุรกิจที่ได้รับอนุญาตหรือขึ้นทะเบียนให้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับตามกฎหมายว่าด้วยระบบการชำระเงิน

“สถาบันการเงิน” หมายความว่า สถาบันการเงินตามกฎหมายว่าด้วยธุรกิจสถาบันการเงิน

“สถาบันการเงินเฉพาะกิจ” หมายความว่า สถาบันการเงินเฉพาะกิจตามกฎหมายว่าด้วยธุรกิจสถาบันการเงิน

“รัฐวิสาหกิจ” หมายความว่า รัฐวิสาหกิจที่มีกฎหมายเฉพาะจัดตั้งขึ้น

“ธพท.” หมายความว่า ธนาคารแห่งประเทศไทยตามกฎหมายว่าด้วยธนาคารแห่งประเทศไทย

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

ข้อ ๔.๒ หลักเกณฑ์ทั่วไปในการกำกับดูแล

ผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

๔.๒.๑ ด้านฐานะทางการเงิน

เพื่อให้ผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับมีความน่าเชื่อถือ มีฐานะทางการเงินที่มั่นคงเพียงพอต่อการให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง ทั้งในภาวะปกติและภาวะฉุกเฉิน ผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้

(๑) มีทุนจดทะเบียนซึ่งชำระแล้วไม่ต่ำกว่าที่กำหนดตามประกาศ ธพท. ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการขออนุญาตและการขอขึ้นทะเบียนการประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับ

(๒) มีฐานะทางการเงินและการดำเนินงานที่มั่นคง ที่แสดงให้เห็นว่าสามารถดำเนินธุรกิจและให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง และไม่มีความเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้ให้บริการ เช่น ฐานะและผลการดำเนินงานที่ผ่านมา ส่วนของผู้ถือหุ้น

(๓) ห้ามลดทุนจดทะเบียนซึ่งชำระแล้ว โดยไม่ได้รับอนุญาตจาก ธพท.

(๔) การเพิ่มทุนจดทะเบียนซึ่งชำระแล้ว ให้แจ้ง ธปท. ทราบเป็นหนังสือ หรือโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ตามที่กำหนด ภายใน ๑๕ วันนับแต่วันที่ได้จดทะเบียนเพิ่มทุน สำหรับผู้ประกอบการบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับที่ขึ้นทะเบียนกับ ธปท. ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ในข้อ (๑) (๓) และ (๔)

๔.๒.๒ ด้านธรรมาภิบาล

เพื่อให้ผู้ประกอบการบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับมีระบบการบริหารจัดการกิจการ และการควบคุมภายในที่ดี มีโครงสร้างองค์กรที่มีระบบการตรวจสอบและถ่วงดุลอำนาจเป็นไปตามหลักธรรมาภิบาลที่ดี มีกรรมการหรือผู้ซึ่งมีอำนาจจัดการที่มีคุณสมบัติครบถ้วนและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามที่กฎหมายกำหนด มีการกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการหรือผู้ซึ่งมีอำนาจจัดการ และหน่วยงานต่าง ๆ อย่างชัดเจนเหมาะสม

(๑) ผู้ประกอบการบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้

(๑.๑) ประกอบธุรกิจโดยปฏิบัติตามแผน นโยบาย มาตรการ และระบบต่าง ๆ ตามที่ได้รับอนุญาตหรือขึ้นทะเบียน แล้วแต่กรณี หรือที่ได้แจ้งไว้กับ ธปท.

(๑.๒) ดูแลและสอบทานให้กรรมการและผู้ซึ่งมีอำนาจจัดการ มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยระบบการชำระเงินและประกาศ ธปท. ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขออนุญาตและการขอขึ้นทะเบียนการประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับ

(๑.๓) มีกรรมการอย่างน้อย ๑ คน ซึ่งมีสัญชาติไทยและมีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทย

ในกรณีมีเหตุให้กรรมการดังกล่าวพ้นจากตำแหน่ง จนเป็นเหตุให้ไม่มีกรรมการที่มีคุณสมบัติตามวรรคหนึ่ง ให้แต่งตั้งกรรมการซึ่งมีคุณสมบัติดังกล่าวภายใน ๔๕ วัน นับแต่วันที่พ้นจากตำแหน่ง

(๑.๔) กรณีมีการเปลี่ยนแปลงกรรมการหรือผู้ซึ่งมีอำนาจจัดการของนิติบุคคล ให้แจ้ง ธปท. ทราบเป็นหนังสือ หรือโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ตามที่กำหนด ภายใน ๑๕ วัน นับแต่วันที่มีการเปลี่ยนแปลง ทั้งนี้ ผู้ประกอบการจะต้องตรวจสอบและรับรองคุณสมบัติของบุคคลที่เป็นกรรมการหรือผู้ซึ่งมีอำนาจจัดการของนิติบุคคลว่ามีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยระบบการชำระเงินและหลักเกณฑ์ที่ ธปท. ประกาศกำหนด ตามแบบหนังสือรับรองแนบท้ายประกาศ ธปท. ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการขออนุญาตและการขอขึ้นทะเบียนการประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับ

(๑.๕) จัดโครงสร้างองค์กรให้มีหน่วยงานที่มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการดูแลการประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับให้ชัดเจน

(๒) กรรมการและผู้ซึ่งมีอำนาจจัดการมีหน้าที่และความรับผิดชอบดังต่อไปนี้

(๒.๑) ดูแลการประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับ ให้มีนโยบายและระบบการบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพรองรับความเสี่ยงที่สำคัญและกลยุทธ์ในการให้บริการ และมีการทบทวนนโยบายและระบบบริหารความเสี่ยงอย่างสม่ำเสมอหรือทุกครั้งที่เกิดเหตุการณ์สำคัญหรือมีการเปลี่ยนแปลงที่อาจส่งผลกระทบต่อให้บริการอย่างมีนัยสำคัญ

(๒.๒) ดูแลการประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับให้มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพครอบคลุมธุรกรรมต่าง ๆ ของการให้บริการการชำระเงินอย่างถูกต้องตามกฎหมาย กฎ และคำสั่งของ ธปท. และของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(๒.๓) ดูแลการประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับให้มีระบบการรายงานการปฏิบัติที่ไม่เป็นไปตามกฎหมาย กฎ และคำสั่งของ ธปท. และของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงระเบียบหรือข้อบังคับภายในของกิจการเอง เพื่อให้กรรมการและฝ่ายจัดการสามารถติดตามหรือแก้ไขเพื่อไม่ให้เกิดความเสียหาย หรือผลกระทบต่อการประกอบธุรกิจอย่างมีนัยสำคัญ

(๒.๔) ดูแลให้มีการจัดทำและเก็บรักษาบัญชีและเอกสารที่เกี่ยวข้องเพื่อแสดงฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานที่แท้จริงของผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับ

๔.๒.๓ ด้านการบริหารความเสี่ยงและความปลอดภัย

ผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับต้องบริหารจัดการความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินได้อย่างเหมาะสม สอดคล้องกับรูปแบบการประกอบธุรกิจ โดยกระบวนการหรือระบบบริหารความเสี่ยงต้องสามารถระบุ ประเมิน ติดตาม ควบคุม หรือลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นได้ ซึ่งอย่างน้อยต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดนโยบายการบริหารความเสี่ยงในการให้บริการการชำระเงินอย่างชัดเจนและเป็นลายลักษณ์อักษร ให้สอดคล้องกับรูปแบบธุรกิจ ขนาด ปริมาณธุรกรรม และความซับซ้อนของการให้บริการ โดยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัทหรือคณะกรรมการที่ได้รับมอบหมาย รวมทั้งต้องมีการกำหนดแนวทาง วิธีการ ผู้รับผิดชอบในการบริหารความเสี่ยง ประเมินผลการปฏิบัติตามแนวทางและวิธีการที่กำหนด และต้องรายงานผลการปฏิบัติตามดังกล่าวให้คณะกรรมการบริษัท หรือคณะกรรมการหรือผู้บริหารที่ได้รับมอบหมายทราบภายในระยะเวลาที่เหมาะสม

(๒) จัดให้มีแนวทางการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management : BCM) และแผนรองรับการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง (Business Continuity Plan : BCP) เพื่อรองรับกรณีการเกิดปัญหาหรือเหตุการณ์ผิดปกติ ให้สอดคล้องเหมาะสมกับประเภทและความซับซ้อนของการประกอบธุรกิจเพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น

(๓) จัดให้มีระบบงานที่สามารถตรวจสอบรายการย้อนหลังได้

(๔) การบริหารความเสี่ยงด้านระบบสารสนเทศ

(๔.๑) ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของประกาศ ธปท. ว่าด้วยนโยบายและมาตรการการรักษาความมั่นคงปลอดภัยทางระบบสารสนเทศ เพื่อให้บริการการชำระเงินภายใต้การกำกับมีมาตรฐานในการบริหารความเสี่ยงด้านระบบสารสนเทศ มีความมั่นคงปลอดภัย (Security) มีความถูกต้อง เชื่อถือได้ (Integrity) และมีความพร้อมในการให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง (Availability)

(๔.๒) จัดให้มีการตรวจสอบความมั่นคงปลอดภัยทางระบบสารสนเทศ อย่างน้อยปีละ ๑ ครั้ง และจัดทำรายงานผลการตรวจสอบเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทหรือคณะกรรมการที่ได้รับมอบหมายเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ พร้อมส่งสำเนาผลการตรวจสอบให้ ธปท. เป็นหนังสือ หรือโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ตามที่กำหนด ภายใน ๔๕ วันนับแต่วันที่ทำการตรวจสอบแล้วเสร็จ โดยผู้ที่ทำหน้าที่ตรวจสอบดังกล่าวจะต้องมีความรู้ ประสบการณ์ และมีความเป็นอิสระจากหน่วยงานที่ทำหน้าที่ปฏิบัติงานด้านความมั่นคงปลอดภัยทางระบบสารสนเทศ

ทั้งนี้ ในกรณีที่ ธปท. เห็นว่าผลการตรวจสอบความมั่นคงปลอดภัยทางระบบสารสนเทศ มีข้อมูลไม่ครบถ้วนหรือมีข้อความคลุมเครือไม่ชัดเจน หรือในกรณีที่ ธปท. เห็นว่าจำเป็นหรือสมควร ธปท. อาจสั่งให้ผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับแต่งตั้งผู้ตรวจสอบภายนอกดำเนินการตรวจสอบและรายงานผลการตรวจสอบให้ ธปท. ทราบ

(๕) การใช้บริการจากบุคคลภายนอก

กรณีผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับให้ผู้ให้บริการรายอื่นหรือบุคคลอื่น (Outsourcing) มาดำเนินการแทนในงานระบบสารสนเทศ รวมถึงงานที่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับ ผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับยังคงมีความรับผิดชอบต่อผู้ใช้บริการในการให้บริการที่ต่อเนื่อง ปลอดภัย น่าเชื่อถือ และความเสียหายใด ๆ ที่อาจเกิดขึ้น เสมือนกับเป็นการให้บริการโดยผู้ประกอบธุรกิจเอง โดยผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับต้องดำเนินการ ดังต่อไปนี้

(๕.๑) จัดให้มีกระบวนการบริหารความเสี่ยง รวมทั้งการคัดเลือก ติดตาม ประเมินผล และตรวจสอบการให้บริการของผู้ให้บริการรายอื่นหรือบุคคลอื่นอย่างเหมาะสม โดยประเมินความเสี่ยงของการใช้บริการจากผู้ให้บริการรายอื่นหรือบุคคลอื่นอย่างสม่ำเสมอ

ทั้งนี้ ในการประเมินความเสี่ยง ควรครอบคลุมถึงความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความลับและการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (Data Privacy) และผลกระทบต่อระบบงานที่สำคัญของผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับ

(๕.๒) จัดให้มีการทำสัญญาการใช้บริการ ซึ่งระบุสิทธิของผู้ตรวจสอบภายใน ผู้ตรวจสอบภายนอก และ ธปท. ในการเข้าตรวจสอบการดำเนินงานและการควบคุมภายในของผู้ให้บริการรายอื่นหรือบุคคลอื่นในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับนั้นได้

(๕.๓) จัดให้มีแผนรองรับการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง (Business Continuity Plan) หรือแผนฉุกเฉินด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ (Disaster Recovery Plan) ที่ครอบคลุมถึงการใช้บริการจากผู้ให้บริการรายอื่นหรือบุคคลอื่น รวมทั้งต้องมีการทดสอบและทบทวนการปฏิบัติตามแผนอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สามารถปฏิบัติงานได้จริง

(๕.๔) กรณีที่มีการเลือกใช้บริการจากผู้ให้บริการรายอื่นหรือบุคคลอื่นในต่างประเทศ โดยเฉพาะในด้านการจัดเก็บข้อมูล การประมวลผล หรือการดำเนินการใด ๆ เกี่ยวกับข้อมูล ผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับต้องมีการประเมินความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการใช้บริการในต่างประเทศนั้น เช่น ความเสี่ยงจากการไม่สามารถเข้าถึงข้อมูลอันเนื่องมาจากการขัดข้องหรือการปิดกั้นเครือข่ายสื่อสารหรือระบบสื่อสารระหว่างประเทศ (Information Access Risk) และความเสี่ยงด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของต่างประเทศ (Cross-border Compliance) และจัดให้มีแผนรองรับความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น

(๖) การแต่งตั้งตัวแทน

กรณีผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับมีการแต่งตั้งตัวแทน (Agent) ให้ดำเนินการแทนในการให้บริการการชำระเงินภายใต้การกำกับ ผู้ประกอบธุรกิจต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ของประกาศ ธปท. ว่าด้วยหลักเกณฑ์การกำกับดูแลตัวแทนของผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับ ซึ่งมีหลักการให้ผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับต้องมีความรับผิดชอบต่อผู้ใช้บริการเสมือนกับการให้บริการโดยผู้ประกอบธุรกิจเอง

(๗) การเปลี่ยนแปลงการดำเนินงาน

กรณีผู้ประกอบการธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับได้เปลี่ยนแปลงการดำเนินงานไปจากที่ได้รับอนุญาตหรือขึ้นทะเบียน หรือที่เคยขออนุญาตเพิ่มเติมหรือเคยแจ้งให้ ธปท. ทราบ แล้วแต่กรณี ให้ผู้ประกอบการธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับดำเนินการ ดังนี้

(๗.๑) การย้ายสำนักงานใหญ่ ให้ยื่นขออนุญาตเป็นหนังสือ หรือโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ตามที่กำหนดต่อ ธปท. ล่วงหน้าไม่น้อยกว่า ๓๐ วันก่อนเริ่มดำเนินการ

(๗.๒) กรณีดังต่อไปนี้ ต้องแจ้งให้ ธปท. ทราบล่วงหน้าเป็นหนังสือ หรือโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ตามที่กำหนด

(๗.๒.๑) ไม่น้อยกว่า ๑๕ วันก่อนเริ่มดำเนินการ กรณีการเพิ่ม ยกเลิก หรือเปลี่ยนแปลงรูปแบบของการให้บริการแตกต่างจากที่ได้รับอนุญาตหรือขึ้นทะเบียนไว้ แล้วแต่กรณี โดยให้ส่งข้อมูลรายละเอียดของการเพิ่ม ยกเลิก หรือเปลี่ยนแปลงดังกล่าว และประเมินผลกระทบด้านระบบสารสนเทศตามแบบประเมินแนบท้ายประกาศฉบับนี้

(๗.๒.๒) ไม่น้อยกว่า ๑๕ วันก่อนเริ่มดำเนินการ กรณีการเปลี่ยนแปลงระบบสารสนเทศอย่างมีสาระสำคัญ หรือมีผลกระทบต่อการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของระบบให้บริการ ให้แจ้ง ธปท. ทราบ โดยแสดงแผนภาพของระบบสารสนเทศ และระบุส่วนที่มีการเปลี่ยนแปลงสำคัญจากที่เคยได้รับอนุญาตบนแผนภาพให้ชัดเจน และประเมินผลกระทบด้านระบบสารสนเทศตามแบบประเมินแนบท้ายประกาศฉบับนี้

(๗.๒.๓) ไม่น้อยกว่า ๗ วันก่อนเริ่มดำเนินการ กรณีการเปลี่ยนแปลงชื่อนิติบุคคล

ทั้งนี้ ในกรณีตามข้อ (๗.๒.๑) และ (๗.๒.๒) ธปท. อาจให้ผู้ประกอบการธุรกิจส่งข้อมูลเพิ่มเติม หรือทักท้วง หรือกำหนดหลักเกณฑ์ หรือเงื่อนไขเพิ่มเติมให้ผู้ประกอบการธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับปฏิบัติตามความเหมาะสมก่อนเริ่มดำเนินการด้วยก็ได้ โดยในการดำเนินการดังกล่าว ธปท. จะแจ้งให้ผู้ประกอบการธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับทราบ

(๗.๓) จัดทำสรุปรายงานการเปิดสำนักงานสาขาแห่งใหม่ การย้าย หรือการปิดสำนักงานสาขาที่ให้บริการการชำระเงินภายใต้การกำกับเป็นรายไตรมาส พร้อมส่งให้ ธปท. ภายใน ๓๐ วันนับแต่วันสิ้นไตรมาส ตามแบบรายงานแนบท้ายประกาศฉบับนี้ ทั้งนี้ สำนักงานสาขาไม่รวมถึงจุดให้บริการชั่วคราว หรือสำนักงานหรือจุดให้บริการของตัวแทนที่ผู้ประกอบการธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับแต่งตั้ง โดยการรายงานให้เริ่มตั้งแต่ไตรมาสแรกที่ได้เริ่มประกอบธุรกิจ

(๗.๔) กรณีดังต่อไปนี้ ให้แจ้งผู้ให้บริการทราบล่วงหน้า

(๗.๔.๑) ไม่น้อยกว่า ๗ วันก่อนเริ่มดำเนินการ กรณีการเปลี่ยนแปลงชื่อนิติบุคคล

(๗.๔.๒) ไม่น้อยกว่า ๑๕ วันก่อนเริ่มดำเนินการ กรณีย้าย หรือปิดสำนักงานสาขา

การแจ้งผู้ให้บริการให้ดำเนินการอย่างน้อย ๒ ช่องทาง โดยอาจแจ้งข้อมูลผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ หรือแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษร หรือประกาศทางหนังสือพิมพ์ หรือปิดประกาศไว้ในที่เปิดเผย ณ สถานที่ทำการหรือจุดให้บริการของตัวแทนแต่ละแห่งที่ให้บริการก็ได้

(๘) กรณีหยุดให้บริการชั่วคราว หรือเกิดปัญหาหรือความบกพร่องในการให้บริการการชำระเงินภายใต้การกำกับ ผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้

(๘.๑) กรณีหยุดให้บริการชั่วคราวอันเกิดจากการเตรียมการไว้ล่วงหน้า เช่น การปิดปรับปรุงระบบงานสำคัญที่ส่งผลกระทบในวงกว้าง การปิดปรับปรุงพื้นที่สำนักงาน

(๘.๑.๑) แจ้ง ธปท. ทราบเป็นหนังสือ หรือโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ตามที่กำหนด ล่วงหน้าไม่น้อยกว่า ๑๕ วันก่อนเริ่มดำเนินการ

(๘.๑.๒) แจ้งผู้ใช้บริการทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า ๗ วันก่อนเริ่มดำเนินการ อย่างน้อย ๒ ช่องทาง โดยอาจแจ้งข้อมูลผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ หรือแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษร หรือประกาศทางหนังสือพิมพ์ หรือปิดประกาศไว้ในที่เปิดเผย ณ สถานที่ทำการหรือจุดให้บริการของตัวแทนแต่ละแห่งที่ให้บริการก็ได้

(๘.๒) กรณีหยุดให้บริการชั่วคราวซึ่งส่งผลกระทบในวงกว้างที่ไม่ได้มีการเตรียมการไว้ล่วงหน้า

(๘.๒.๑) แจ้งฝ่ายนโยบายระบบการชำระเงิน ธปท. เป็นหนังสือ หรือโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ตามที่กำหนดโดยเร็วนับแต่เวลาที่หยุดให้บริการชั่วคราว

(๘.๒.๒) แจ้งผู้ใช้บริการทราบโดยเร็ว นับแต่เวลาที่หยุดให้บริการชั่วคราว โดยอาจแจ้งข้อมูลผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ หรือแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษร หรือประกาศทางหนังสือพิมพ์ หรือปิดประกาศไว้ในที่เปิดเผย ณ สถานที่ทำการหรือจุดให้บริการของตัวแทนแต่ละแห่งที่ให้บริการก็ได้

(๘.๓) กรณีที่เกิดปัญหา หรือความบกพร่องในการให้บริการการชำระเงินภายใต้การกำกับ ให้แจ้งให้ ธปท. ทราบเป็นหนังสือ หรือโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ตามที่กำหนดโดยเร็ว

(๙) การหยุดประกอบธุรกิจหรือไม่ประกอบธุรกิจตามปกติ

เมื่อปรากฏว่าผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับหยุดประกอบธุรกิจหรือไม่ดำเนินธุรกิจตามปกติเป็นระยะเวลาเกินกว่า ๒ ปี รัฐมนตรีมีอำนาจเพิกถอนการอนุญาตหรือ ธปท. มีอำนาจเพิกถอนการขึ้นทะเบียนของผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับนั้นได้

(๑๐) การรายงานและส่งงบการเงินต่อ ธปท.

(๑๐.๑) ผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับต้องจัดทำงบการเงินที่แสดงฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงาน และจัดส่งให้ ธปท. โดยเริ่มตั้งแต่งวดแรกที่ได้เริ่มประกอบธุรกิจ ตามเงื่อนไขดังต่อไปนี้

(๑๐.๑.๑) งวดบัญชีในรอบระยะเวลา ๖ เดือนแรกของบัญชี ให้จัดส่งงบการเงินงวด ๖ เดือนแรกของบัญชี ให้ ธปท. ภายใน ๔๕ วันนับแต่วันสิ้นงวด

(๑๐.๑.๒) งวดประจำปีบัญชี ให้จัดส่งงบการเงินประจำปีที่ต้องตรวจสอบและแสดงความเห็นโดยผู้สอบบัญชีรับอนุญาต ให้ ธปท. ภายใน ๙๐ วันนับแต่วันสิ้นงวด

(๑๐.๒) รายงานรายชื่อผู้ถือหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้น ๑๐ อันดับแรก โดยรวมถึงสัญชาติผู้ถือหุ้น ให้ ธปท. พร้อมกับการส่งงบการเงินงวดประจำปีบัญชี

สำหรับรัฐวิสาหกิจให้ส่งงบการเงินที่แสดงฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานให้ ธปท. ภายใน ๔๕ วันนับแต่วันที่สำนักงานตรวจเงินแผ่นดินเห็นชอบงบการเงินตามข้อ (๑๐.๑.๑) และ (๑๐.๑.๒) พร้อมรายงานรายชื่อผู้ถือหุ้นตามข้อ (๑๐.๒)

๔.๒.๔ ด้านการคุ้มครองผู้ใช้บริการ

เพื่อดูแลให้ผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการแก่ผู้ใช้บริการเพียงพอต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการได้ตรงตามความต้องการ เก็บรักษาข้อมูลความลับของผู้ใช้บริการ และบริหารจัดการข้อร้องเรียนได้อย่างเหมาะสม ผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดข้อตกลงในการให้บริการไว้เป็นลายลักษณ์อักษร และเปิดเผยให้ผู้ใช้บริการทราบอย่างชัดเจน ซึ่งอย่างน้อยต้องประกอบด้วย

(๑.๑) สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับและผู้ใช้บริการ ทั้งในกรณีปกติและกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน

(๑.๒) หลักเกณฑ์ เงื่อนไข และวิธีปฏิบัติในการให้บริการ

(๑.๓) ความเสี่ยงทางการเงิน (Financial Risk) ที่อาจเกิดขึ้นจากการใช้บริการ (ถ้ามี)

ทั้งนี้ ผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับมีหน้าที่ติดตามดูแลให้ผู้ใช้บริการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ เงื่อนไขที่กำหนด และกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงซึ่งทำให้ผู้ใช้บริการเสียประโยชน์ ผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับต้องแจ้งให้ผู้ใช้บริการทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า ๓๐ วันก่อนการเปลี่ยนแปลงจะมีผลใช้บังคับ โดยประกาศไว้ ณ สถานที่ทำการทุกแห่ง หรือด้วยวิธีการอื่นใดให้ผู้ใช้บริการสามารถทราบได้

(๒) ต้องเก็บรักษาข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ใช้บริการ โดยต้องดำเนินการดังนี้

(๒.๑) กำหนดนโยบายในการเก็บรักษาข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ใช้บริการ การกำหนดชั้นความลับในการเข้าถึงข้อมูล และการระบุตัวบุคคลที่มีสิทธิเข้าถึงข้อมูลดังกล่าว พร้อมทั้งจัดให้มีระบบการจัดเก็บข้อมูลที่ถูกต้องเชื่อถือได้และป้องกันผู้ที่ไม่มีความเกี่ยวข้องเข้าถึงหรือแก้ไขข้อมูลที่เก็บรักษา

(๒.๒) รักษาความลับข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ใช้บริการ โดยจะไม่เปิดเผยข้อมูลเหล่านั้นตลอดระยะเวลาการใช้บริการและภายหลังที่เลิกใช้บริการแล้ว เว้นแต่เป็นการเปิดเผยในกรณีดังต่อไปนี้

(๒.๒.๑) การเปิดเผยโดยได้รับความยินยอมเป็นหนังสือหรือวิธีการอื่นใดทางอิเล็กทรอนิกส์ตามที่ผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับกำหนดจากผู้ใช้บริการ

(๒.๒.๒) การเปิดเผยเพื่อประโยชน์แก่การสอบสวน หรือการพิจารณาคดี

(๒.๒.๓) การเปิดเผยแก่ผู้สอบบัญชีของผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับ

(๒.๒.๔) การเปิดเผยเพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติตามกฎหมาย

(๒.๒.๕) การเปิดเผยเพื่อประโยชน์ในการกำกับดูแลระบบการชำระเงินของ ธปท.

(๓) ดำเนินการให้มีการเปิดเผยค่าธรรมเนียม ดังต่อไปนี้

(๓.๑) เปิดเผยรายละเอียดของค่าธรรมเนียมที่จะเรียกเก็บจากผู้ให้บริการ โดยประกาศไว้ ณ สถานที่ทำการทุกแห่ง หรือด้วยวิธีการอื่นใดให้ผู้ให้บริการสามารถทราบได้ ทั้งนี้ ในการกำหนดค่าธรรมเนียม ผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับต้องคำนึงถึงความเป็นธรรมต่อผู้ให้บริการด้วย

(๓.๒) เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงค่าธรรมเนียม ผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับจะต้องประกาศรายละเอียดไว้ ณ สถานที่ทำการทุกแห่ง หรือด้วยวิธีการอื่นใดให้ผู้ให้บริการสามารถทราบได้ โดยในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงที่ทำให้ผู้ให้บริการเสียประโยชน์ ผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับต้องแจ้งให้ผู้ให้บริการทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า ๓๐ วันก่อนการเปลี่ยนแปลงจะมีผลใช้บังคับ

(๓.๓) จัดส่งประกาศค่าธรรมเนียมให้ ธปท. ทราบโดยเร็ว ด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ตามที่กำหนดนับแต่วันที่เริ่มประกอบธุรกิจและทุก ๆ ครั้งที่มีการเปลี่ยนแปลง

(๔) ดำเนินการเมื่อมีการร้องเรียนหรือมีข้อโต้แย้งจากผู้ให้บริการ รวมทั้งกำหนดกรอบเวลาเพื่อหาข้อยุติ ดังนี้

(๔.๑) จัดให้มีช่องทางและวิธีการสำหรับการรับข้อร้องเรียนจากผู้ให้บริการ โดยอย่างน้อยต้องจัดให้มีหมายเลขโทรศัพท์และที่อยู่สำนักงานหรือที่อยู่สำหรับติดต่อทางจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ที่สามารถติดต่อได้

(๔.๒) กำหนดวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับขั้นตอนการดำเนินการและกรอบระยะเวลาเพื่อหาข้อยุติเป็นลายลักษณ์อักษร รวมทั้งจัดอบรมวิธีปฏิบัติดังกล่าวให้บุคลากรที่เกี่ยวข้อง โดยผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับต้องดำเนินการตรวจสอบและแจ้งความคืบหน้า รวมทั้งชี้แจงขั้นตอนการดำเนินการ พร้อมทั้งแจ้งกำหนดเวลาในการแก้ไขข้อร้องเรียนให้ผู้ร้องเรียนทราบภายใน ๗ วันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งการร้องเรียน

(๔.๓) ดำเนินการแก้ไขข้อร้องเรียนให้แล้วเสร็จและแจ้งผลการดำเนินการให้ผู้ร้องเรียนทราบโดยเร็ว

๔.๒.๕ การให้บริการการชำระเงินแก่ผู้ให้บริการจากต่างประเทศ

ผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับ หากประสงค์จะให้บริการการชำระเงินหรือการดำเนินการใด ๆ ที่เกี่ยวกับบริการการชำระเงินเพื่อสนับสนุนผู้ให้บริการการชำระเงินจากต่างประเทศที่ต้องการเข้ามาให้บริการข้ามพรมแดนในประเทศไทย ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

(๑) การให้บริการการชำระเงินแก่ผู้ให้บริการจากต่างประเทศ ต้องไม่เป็นการดำเนินการใด ๆ เพื่อสนับสนุนการหลีกเลี่ยงหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยระบบการชำระเงิน

(๒) การดำเนินการเพื่อให้บริการการชำระเงินภายใต้การกำกับแก่ผู้ให้บริการจากต่างประเทศดังกล่าว ต้องแจ้งให้ ธปท. ทราบเป็นหนังสือ หรือด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ตามที่กำหนด ล่วงหน้าไม่น้อยกว่า ๑๕ วันก่อนเริ่มดำเนินการ โดยส่งข้อมูลรายละเอียดของการให้บริการดังกล่าว และประเมินผลกระทบด้านระบบสารสนเทศตามแบบประเมินแนบท้ายประกาศฉบับนี้

ทั้งนี้ ไม่อนุญาตให้ผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับที่ขึ้นทะเบียนรับดำเนินการเพื่อให้บริการการชำระเงินภายใต้การกำกับแก่ผู้ให้บริการจากต่างประเทศ เว้นแต่ได้รับอนุญาตจาก ธปท. เป็นรายกรณี โดย ธปท. จะพิจารณาภายใน ๔๕ วันทำการนับแต่วันที่รับคำขอและเอกสารถูกต้องครบถ้วน

๔.๒.๖ การเข้าร่วมทดสอบและพัฒนานวัตกรรมที่นำเทคโนโลยีใหม่ มาสนับสนุนการให้บริการทางการเงิน (Regulatory Sandbox)

สำหรับผู้ประกอบธุรกิจบริการการเงินภายใต้การกำกับที่ขึ้นทะเบียน ให้บริการการเงินโดยนำนวัตกรรมซึ่งนำเทคโนโลยีใหม่มาใช้และอยู่ระหว่างการทดสอบการให้บริการ ตามหลักเกณฑ์หรือแนวปฏิบัติที่ ธปท. กำหนดเกี่ยวกับการเข้าร่วมทดสอบและพัฒนานวัตกรรมที่นำเทคโนโลยีใหม่ มาสนับสนุนการให้บริการทางการเงิน (Regulatory Sandbox) ให้ถือปฏิบัติตามหลักเกณฑ์หรือแนวปฏิบัติ ดังกล่าวข้างต้น

เมื่อผู้ประกอบธุรกิจบริการการเงินภายใต้การกำกับประสบ ความสำเร็จจากการทดสอบตามแนวปฏิบัติที่ ธปท. กำหนดตามวรรคหนึ่งแล้ว และมีความประสงค์ที่จะ ให้บริการการเงินภายใต้การกำกับตามขอบเขตที่แจ้งไว้ขณะทำการทดสอบ หรือได้รับความเห็นชอบ จาก ธปท. ว่ายังคงให้บริการอยู่ในวงจำกัด ให้ถือปฏิบัติตามหลักเกณฑ์การกำกับดูแลผู้ประกอบธุรกิจบริการ การการเงินภายใต้การกำกับที่ขึ้นทะเบียน

ข้อ ๔.๓ การยกเว้นหลักเกณฑ์การกำกับดูแลทั่วไป สำหรับสถาบันการเงิน สถาบัน การเงินเฉพาะกิจ รัฐวิสาหกิจ และผู้ประกอบธุรกิจบัตรเครดิตที่มีใช้สถาบันการเงินตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๘ เนื่องจากมีกฎหมายในการกำกับดูแลเป็นการเฉพาะแล้ว

๔.๓.๑ ผู้ประกอบธุรกิจบริการการเงินภายใต้การกำกับที่เป็นสถาบัน การเงิน สถาบันการเงินเฉพาะกิจ และรัฐวิสาหกิจ ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ด้านฐานะทางการเงิน ตามข้อ ๔.๒.๑ (๑) - (๔) และหลักเกณฑ์ด้านธรรมาภิบาล ตามข้อ ๔.๒.๒ (๑.๓)

๔.๓.๒ ผู้ประกอบธุรกิจบริการการเงินภายใต้การกำกับที่เป็นสถาบัน การเงิน สถาบันการเงินเฉพาะกิจ และผู้ประกอบธุรกิจบัตรเครดิตที่มีใช้สถาบันการเงินตามประกาศของ คณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๘ ที่มีกฎหมายเฉพาะกำหนดหลักเกณฑ์ในการกำกับดูแล และอยู่ภายใต้การกำกับดูแล ของ ธปท. หากได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ดังกล่าวแล้ว ให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ ตามประกาศนี้ ในเรื่องดังต่อไปนี้

(๑) การแจ้งเปลี่ยนแปลงกรรมการหรือผู้ซึ่งมีอำนาจจัดการของ นิติบุคคล ตามข้อ ๔.๒.๒ (๑.๔)

(๒) การจัดให้มีการตรวจสอบการควบคุมภายในและการบริหาร ความเสี่ยงและจัดส่งสำเนาผลการตรวจสอบ ตามข้อ ๔.๒.๒ (๓.๔)

(๓) การจัดให้มีการตรวจสอบความมั่นคงปลอดภัยทางระบบ สารสนเทศและจัดส่งสำเนาผลการตรวจสอบ ตามข้อ ๔.๒.๓ (๔.๒)

(๔) การขออนุญาตย้ายสำนักงานใหญ่ ตามข้อ ๔.๒.๓ (๗.๑)

(๕) การเปลี่ยนแปลงชื่อนิติบุคคล ตามข้อ ๔.๒.๓ (๗.๒.๓) และ (๗.๔.๑)

(๖) การรายงานเปิดสำนักงานสาขาแห่งใหม่ หรือย้าย หรือปิด สำนักงานสาขา ตามข้อ ๔.๒.๓ (๗.๓) และ (๗.๔.๒)

(๗) การหยุดให้บริการชั่วคราว ตามข้อ ๔.๒.๓ (๘)

(๘) การรายงานและส่งงบการเงิน ตามข้อ ๔.๒.๓ (๑๐)

(๙) การจัดส่งประกาศค่าธรรมเนียม ตามข้อ ๔.๒.๔ (๓.๓)

ข้อ ๔.๖ การเลิกประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับ

กรณีที่ผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับรายใดมีความประสงค์จะเลิกประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับ ให้ดำเนินการดังนี้

(๑) กรณีผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับที่ได้รับอนุญาต หากประสงค์จะเลิกประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับ ให้แจ้งความประสงค์เป็นหนังสือต่อรัฐมนตรีผ่าน ธปท. ไม่น้อยกว่า ๙๐ วันก่อนวันประสงค์จะเลิกประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับ

ในการพิจารณาอนุญาตให้เลิกประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับ รัฐมนตรีจะแจ้งผลภายใน ๖๐ วันนับแต่วันที่รับแจ้งและได้รับเอกสารถูกต้องครบถ้วน

รัฐมนตรีอาจสั่งให้ผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับที่ประสงค์จะเลิกประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับต้องปฏิบัติตามหนึ่งอย่างใดเพื่อคุ้มครองประโยชน์ของผู้ใช้บริการก่อนเลิกประกอบธุรกิจก็ได้

(๒) กรณีผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับที่ได้รับขึ้นทะเบียน หากประสงค์จะเลิกประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับ ให้แจ้งความประสงค์เป็นหนังสือต่อ ธปท. ไม่น้อยกว่า ๙๐ วันก่อนวันประสงค์จะเลิกประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับ

ในการพิจารณาอนุญาตให้เลิกประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับ ธปท. จะแจ้งผลภายใน ๓๐ วันนับแต่วันที่รับแจ้งและได้รับเอกสารถูกต้องครบถ้วน

ธปท. อาจสั่งให้ผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับที่ประสงค์จะเลิกประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับต้องปฏิบัติตามหนึ่งอย่างใดเพื่อคุ้มครองประโยชน์ของผู้ใช้บริการก่อนเลิกประกอบธุรกิจก็ได้

เมื่อรัฐมนตรีหรือ ธปท. อนุญาตให้ผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับเลิกประกอบธุรกิจ ให้ผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับแจ้งผู้ให้บริการทราบล่วงหน้าอย่างน้อย ๑๕ วันก่อนเลิกประกอบธุรกิจ อย่างน้อย ๒ ช่องทาง โดยอาจแจ้งข้อมูลผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ หรือแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษร หรือประกาศทางหนังสือพิมพ์ หรือปิดประกาศไว้ในที่เปิดเผย ณ สถานที่ทำการ หรือวิธีการอื่นใด ที่ทำให้ผู้ใช้บริการสามารถทราบได้ และให้ผู้ประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับส่งคืนใบอนุญาตหรือใบขึ้นทะเบียนต่อ ธปท. ภายใน ๑๕ วันนับแต่วันที่เลิกประกอบธุรกิจ

(๔.๖) ประกาศธนาคารแห่งประเทศไทย ที่ สนช. ๗/๒๕๖๑ เรื่อง หลักเกณฑ์การประกอบธุรกิจบริการเงินอิเล็กทรอนิกส์

สาระสำคัญของประกาศธนาคารแห่งประเทศไทย ที่ สนช. ๗/๒๕๖๑ เรื่อง หลักเกณฑ์การประกอบธุรกิจบริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งเกี่ยวข้องกับระบบตัวร่วม มีดังนี้

ข้อ ๔.๑ คำนิยาม

“เงินอิเล็กทรอนิกส์” หมายความว่า บัตรอิเล็กทรอนิกส์ที่ผู้ประกอบธุรกิจออกให้แก่ผู้ใช้บริการซึ่งจะระบุชื่อหรือไม่ก็ตาม โดยมีการชำระเงินให้แก่ผู้ประกอบธุรกิจไว้ล่วงหน้าเพื่อนำไปใช้ชำระค่าสินค้า ค่าบริการ หรือค่าอื่นใดแทนการชำระด้วยเงินสด และได้มีการบันทึกมูลค่าหรือจำนวนเงินที่ชำระไว้ล่วงหน้า

“บัตรอิเล็กทรอนิกส์” หมายความว่า บัตรอิเล็กทรอนิกส์ตามประมวลกฎหมายอาญา

“ผู้ประกอบการธุรกิจบริการเงินอิเล็กทรอนิกส์” หมายความว่า ผู้ประกอบธุรกิจที่ได้รับอนุญาตหรือขึ้นทะเบียนให้ประกอบธุรกิจบริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ภายใต้การกำกับตามกฎหมายว่าด้วยระบบการชำระเงิน

“สถาบันการเงิน” หมายความว่า สถาบันการเงินตามกฎหมายว่าด้วยธุรกิจสถาบันการเงิน

“ธนาคารพาณิชย์” หมายความว่า ธนาคารพาณิชย์ตามกฎหมายว่าด้วยธุรกิจสถาบันการเงิน

“สถาบันการเงินเฉพาะกิจ” หมายความว่า สถาบันการเงินเฉพาะกิจตามกฎหมายว่าด้วยธุรกิจสถาบันการเงิน

“รัฐวิสาหกิจ” หมายความว่า รัฐวิสาหกิจที่มีกฎหมายเฉพาะจัดตั้งขึ้น

“อำนาจควบคุมกิจการ” หมายความว่า การมีความสัมพันธ์ในลักษณะใดลักษณะหนึ่ง ดังนี้

๑) การถือหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงในบริษัทเกินกว่าร้อยละ ๕๐ ของจำนวนสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทนั้น โดยรวมถึงการถือหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงในบริษัทของกลุ่มบรรพบุรุษหรือบุตรบุญธรรมที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะด้วย

๒) การมีอำนาจควบคุมคะแนนเสียงส่วนใหญ่ในที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัท โดยรวมถึงการมีอำนาจควบคุมคะแนนเสียงส่วนใหญ่ในที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทของกลุ่มบรรพบุรุษหรือบุตรบุญธรรมที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะด้วย

“ธปท.” หมายความว่า ธนาคารแห่งประเทศไทยตามกฎหมายว่าด้วยธนาคารแห่งประเทศไทย

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง

ข้อ ๔.๒ หลักเกณฑ์การประกอบธุรกิจบริการเงินอิเล็กทรอนิกส์

ผู้ประกอบการธุรกิจบริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้

๔.๒.๑ การให้บริการต้องไม่มีลักษณะเป็นการให้สินเชื่อ

๔.๒.๒ การให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ต้องบันทึกมูลค่าเป็นเงินสกุลบาทหรือเงินสกุลต่างประเทศ

๔.๒.๓ จัดทำบัญชีเงินรับล่วงหน้าที่ได้รับจากผู้ให้บริการแยกไว้ต่างหากจากบัญชีอื่นของผู้ประกอบการธุรกิจบริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ และจัดทำข้อมูลให้มีความถูกต้องและเป็นปัจจุบันอยู่เสมอ โดยต้องจัดทำบัญชีเงินรับล่วงหน้าที่ได้รับจากผู้ให้บริการแยกแต่ละราย รวมทั้งแสดงบัญชีเงินรับล่วงหน้าไว้ในงบการเงินต่างหากให้ชัดเจน หรือแสดงไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินให้ชัดเจนก็ได้

๔.๒.๔ การเก็บรักษาเงินรับล่วงหน้าที่ได้รับจากผู้ให้บริการต้องแยกไว้ต่างหากจากเงินทุนหมุนเวียนอื่นของผู้ประกอบการธุรกิจบริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ และให้ฝากไว้ที่ธนาคารพาณิชย์หรือสถาบันการเงินเฉพาะกิจ ณ เวลาใดเวลาหนึ่ง ไม่น้อยกว่ายอดคงค้างของเงินรับล่วงหน้า โดยเปิดบัญชีเงินฝากธนาคารแยกต่างหากจากบัญชีเงินฝากอื่น ๆ ของผู้ประกอบการธุรกิจบริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งต้องปราศจากภาระผูกพัน และใช้สำหรับการชำระบัญชีอื่นเนื่องมาจากการให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์เท่านั้น

นอกจากนี้ การเปิดบัญชีเงินฝากสำหรับใช้ในการเก็บรักษาเงินรับล่วงหน้าข้างต้นนั้น ผู้ประกอบธุรกิจบริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ จะต้องระบุชื่อบัญชีเงินฝากให้ชัดเจนว่าเป็นบัญชีเงินฝากที่เปิดไว้เพื่อเก็บรักษาเงินรับล่วงหน้าของผู้ประกอบธุรกิจบริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองเงินรับล่วงหน้าตามกฎหมายว่าด้วยระบบการชำระเงิน

กรณีผู้ประกอบธุรกิจบริการเงินอิเล็กทรอนิกส์เป็นธนาคารพาณิชย์หรือสถาบันการเงินเฉพาะกิจ อาจเก็บรักษาเงินรับล่วงหน้าไว้ที่สถาบันตนเองก็ได้ โดยแยกออกจากทรัพย์สินของตนและไม่อาจนำไปใช้เพื่อการอื่นใดได้

๔.๒.๕ ส่วนของผู้ถือหุ้นไม่ต่ำกว่าทุนจดทะเบียนซึ่งชำระแล้วตามที่กฎหมายกำหนด โดยให้คำนวณ ณ วันสิ้นไตรมาส พร้อมจัดทำรายงานส่ง ธปท. ภายใน ๓๐ วันนับแต่วันสิ้นไตรมาสตามหลักเกณฑ์วิธีการคำนวณและเงื่อนไขที่ ธปท. กำหนดตามแบบรายงานแนบท้ายประกาศนี้

กรณีส่วนของผู้ถือหุ้นต่ำกว่าทุนจดทะเบียนซึ่งชำระแล้วตามที่กฎหมายกำหนด ธปท. จะพิจารณาลงโทษปรับ และหรือจะสั่งการเป็นรายการณี เพื่อป้องกันความเสียหายที่อาจส่งผลกระทบต่อผู้ใช้บริการและสาธารณชน หรือเพื่อให้ผู้ประกอบธุรกิจบริการเงินอิเล็กทรอนิกส์มีการปรับปรุงหรือแก้ไขฐานะทางการเงินให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์

นอกจากนี้ เพื่อดูแลฐานะทางการเงินของผู้ประกอบธุรกิจบริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ ให้มีความมั่นคงน่าเชื่อถือ รวมถึงป้องกันผลกระทบต่อผู้ใช้บริการ ธปท. เห็นควรกำหนดมาตรการในการกำกับดูแลกรณีผู้ประกอบธุรกิจบริการเงินอิเล็กทรอนิกส์มีส่วนของผู้ถือหุ้นต่ำกว่าทุนจดทะเบียนซึ่งชำระแล้วตามที่กฎหมายกำหนด ผู้ประกอบธุรกิจบริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ต้องดำเนินการ ดังต่อไปนี้

(๑) เมื่อส่วนของผู้ถือหุ้นต่ำกว่าทุนจดทะเบียนซึ่งชำระแล้วตามที่กฎหมายกำหนด ให้ผู้ประกอบธุรกิจบริการเงินอิเล็กทรอนิกส์มีหนังสือชี้แจงเหตุผลต่อ ธปท. ถึงสาเหตุที่เกิดขึ้นและแนวทางการแก้ไขภายใน ๓๐ วันนับแต่วันสิ้นไตรมาส ทั้งนี้ ธปท. อาจสั่งการให้ผู้ประกอบธุรกิจบริการเงินอิเล็กทรอนิกส์จัดทำแผนการปรับปรุงหรือแก้ไขฐานะและผลการดำเนินงาน พร้อมกำหนดเงื่อนไขอื่นด้วยก็ได้

(๒) เมื่อส่วนของผู้ถือหุ้นต่ำกว่าร้อยละ ๗๕ ของทุนจดทะเบียนซึ่งชำระแล้วตามที่กฎหมายกำหนด ธปท. จะพิจารณาสั่งการให้ผู้ประกอบธุรกิจบริการเงินอิเล็กทรอนิกส์จัดทำแผนการปรับปรุงหรือแก้ไขฐานะและผลการดำเนินงานภายใน ๓๐ วันนับแต่วันสิ้นไตรมาส พร้อมเสนอแผนการดังกล่าวต่อ ธปท. เพื่อให้ความเห็นชอบ ทั้งนี้ ธปท. อาจพิจารณาสั่งการเพิ่มเติมหรือกำหนดหลักเกณฑ์หรือเงื่อนไขอื่นไว้ด้วยก็ได้

ในกรณีที่ผู้ประกอบธุรกิจบริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ไม่จัดทำแผนแก้ไขฐานะ หรือแผนไม่ได้รับความเห็นชอบจาก ธปท. หรือไม่สามารถดำเนินการตามแผนหรือปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ ธปท. กำหนด ธปท. จะพิจารณาสั่งการให้ผู้ประกอบธุรกิจบริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดตามที่เห็นสมควร ภายในระยะเวลาที่กำหนด

(๓) เมื่อส่วนของผู้ถือหุ้นต่ำกว่าร้อยละ ๕๐ ของทุนจดทะเบียนซึ่งชำระแล้วตามที่กฎหมายกำหนด ธปท. อาจพิจารณาสั่งระงับการให้บริการทั้งหมดหรือบางส่วนเป็นการชั่วคราว ในกรณีที่ ธปท. พิจารณาเห็นว่าผู้ประกอบธุรกิจบริการเงินอิเล็กทรอนิกส์มีฐานะทางการเงินหรือมีการดำเนินงานที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่ประชาชน หรือระบบการชำระเงินโดยรวมของประเทศ ธปท. จะเสนอรัฐมนตรีพิจารณาเพิกถอนใบอนุญาต

สำหรับผู้ประกอบธุรกิจบริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ที่ขึ้นทะเบียนให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ในข้อนี้

๔.๒.๖ กำหนดมูลค่าสูงสุดของเงินอิเล็กทรอนิกส์ที่สามารถใช้ได้ต่อบัตรหรือต่อบัญชี โดยต้องพิจารณาตามความเหมาะสมของผู้ใช้บริการและต้องมีการบริหารความเสี่ยงที่ดี

๔.๒.๗ จัดให้มีระบบ กระบวนการหรือเครื่องมือการลงทะเบียนหรือวิธีการอื่นใดในการใช้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อดูแลผู้ใช้บริการและจำกัดความเสียหายขั้นสูงของมูลค่าเงินอิเล็กทรอนิกส์ หากเกิดกรณีบัตรสูญหายหรือถูกขโมย เมื่อผู้ใช้บริการร้องขอ โดยผู้ประกอบการธุรกิจบริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ ต้องชี้แจงระเบียบ หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขดังกล่าวให้ผู้ใช้บริการ ทราบล่วงหน้า

๔.๒.๘ เปิดเผยหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการขอแลกเงินคืนให้ผู้ใช้บริการทราบ และหากการขอแลกเงินคืนเป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขแล้ว ผู้ประกอบการธุรกิจบริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ จะต้องจัดให้มีการคืนเงินภายใน ๑๕ วันนับแต่วันที่ผู้ใช้บริการได้ดำเนินการขอแลกเงินคืน

๔.๒.๙ จัดให้มีวิธีการที่ผู้ใช้บริการสามารถตรวจสอบยอดเงินคงเหลือวันหมดอายุและแจ้งวิธีการดังกล่าวให้ผู้ใช้บริการทราบ

๔.๒.๑๐ จัดให้มีระบบงานที่สามารถป้องกันไม่ให้ผู้ใช้บริการโอนเงินระหว่างกันโดยไม่ผ่านระบบของผู้ประกอบการธุรกิจบริการเงินอิเล็กทรอนิกส์

๔.๒.๑๑ การประกอบธุรกิจอื่นเพิ่มเติม นอกเหนือจากการประกอบธุรกิจบริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ สามารถทำได้เฉพาะธุรกิจดังต่อไปนี้เท่านั้น

(๑) ธุรกิจที่บางส่วนหรือทั้งหมดเกี่ยวกับหรือเนื่องจากการบริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ โดยหากธุรกิจดังกล่าวเป็นธุรกิจระบบการชำระเงินหรือบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับประเภทอื่น ให้ดำเนินการขอขึ้นทะเบียนหรือขออนุญาต แล้วแต่กรณี

(๒) ธุรกิจอื่นที่สนับสนุนธุรกิจระบบหรือบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับ ตราบเท่าที่ไม่ก่อให้เกิดความเสี่ยงอันจะกระทบต่อการดำเนินธุรกิจหลัก และเงินที่ได้รับล่วงหน้าจากผู้ให้บริการ

ทั้งนี้ หากผู้ประกอบการธุรกิจบริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ประสงค์จะประกอบธุรกิจตามข้อ (๑) และหรือข้อ (๒) ต้องขออนุญาตเป็นรายกรณี โดยชี้แจงหลักการ เหตุผล และการประเมินความเสี่ยงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง พร้อมจัดส่งข้อมูลและเอกสารประกอบการพิจารณา ให้ ธปท. โดย ธปท. จะพิจารณาภายใน ๔๕ วันทำการนับแต่วันที่ได้รับคำขอและเอกสารถูกต้องครบถ้วน อย่างไรก็ตาม ธปท. อาจพิจารณาอนุญาตหรือไม่ก็ได้ หรืออาจพิจารณาอนุญาตโดยกำหนดเงื่อนไขใด ๆ ไว้เป็นรายกรณีด้วยก็ได้ หรือสั่งระงับเป็นการชั่วคราว หรือเพิกถอนการอนุญาตในภายหลังด้วยก็ได้ หากพบว่าการดำเนินการที่ไม่เป็นไปตามข้อเท็จจริงที่แจ้งเพื่อขออนุญาตหรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ ธปท. กำหนด

สำหรับผู้ประกอบการธุรกิจบริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ที่ขึ้นทะเบียนให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ในข้อนี้

๔.๒.๑๒ ในกรณีที่ผู้ประกอบการธุรกิจบริการเงินอิเล็กทรอนิกส์จะมีการเปลี่ยนแปลงอำนาจควบคุมกิจการ เช่น ผู้ถือหุ้นมีความประสงค์ขายหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงในบริษัทจนทำให้มีการถือหุ้นที่ทำให้มีบุคคลอื่นมีสิทธิออกเสียงในบริษัทเกินกว่าร้อยละ ๕๐ ของจำนวนสิทธิออกเสียงทั้งหมด เป็นต้น ผู้ประกอบการธุรกิจบริการเงินอิเล็กทรอนิกส์จะต้องขอความเห็นชอบจาก ธปท. ก่อนดำเนินการเป็นหนังสือ หรือโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ตามที่กำหนด โดยต้องชี้แจงรายละเอียดการประเมินผลกระทบและความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้น พร้อมจัดส่งข้อมูลและเอกสารประกอบ โดย ธปท. จะพิจารณาภายใน ๔๕ วันทำการ นับแต่วันที่ได้รับคำขอและเอกสารถูกต้องครบถ้วน

ทั้งนี้ ธปท. อาจพิจารณาให้ความเห็นชอบหรือไม่ก็ได้ หรืออาจพิจารณาให้ความเห็นชอบโดยกำหนดเงื่อนไขใด ๆ ไว้เป็นรายกรณีด้วยก็ได้ หรือสั่งระงับเป็นการชั่วคราว หรือเพิกถอนความเห็นชอบในภายหลังด้วยก็ได้ หากพบว่าการดำเนินการที่ไม่เป็นไปตามข้อเท็จจริงที่แจ้งไว้ต่อ ธปท. หรือไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ ธปท. กำหนด

สำหรับผู้ประกอบธุรกิจบริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ที่ขึ้นทะเบียนให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ในข้อนี้

ข้อ ๔.๓ การยกเว้นหลักเกณฑ์เฉพาะในการกำกับดูแล สำหรับสถาบันการเงิน สถาบันการเงินเฉพาะกิจ และรัฐวิสาหกิจ เนื่องจากมีกฎหมายในการกำกับดูแลเป็นการเฉพาะแล้ว

ผู้ประกอบธุรกิจบริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็นสถาบันการเงิน สถาบันการเงินเฉพาะกิจ และรัฐวิสาหกิจ ให้ได้รับการยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้

(๑) การมีส่วนของผู้ถือหุ้นไม่ต่ำกว่าทุนจดทะเบียนซึ่งชำระแล้วตามที่กฎหมายกำหนด ตามข้อ ๔.๒.๕

(๒) การประกอบธุรกิจอื่นเพิ่มเติม นอกเหนือจากการประกอบธุรกิจบริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ ตามข้อ ๔.๒.๑๑

(๓) การเปลี่ยนแปลงอำนาจควบคุมกิจการ ตามข้อ ๔.๒.๑๒

ข้อ ๔.๔ การผ่อนผันการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์

ในกรณีที่ผู้ประกอบธุรกิจบริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ไม่สามารถปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดตามประกาศฉบับนี้ โดยมีเหตุจำเป็นหรือพฤติการณ์พิเศษ ซึ่งอาจส่งผลกระทบในการให้บริการอย่างต่อเนื่องหรือต่อความน่าเชื่อถือของบริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ ผู้ประกอบธุรกิจบริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ สามารถยื่นขอผ่อนผันการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ดังกล่าว พร้อมชี้แจงเหตุผลและความจำเป็นต่อ ธปท. เป็นหนังสือหรือโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ตามที่กำหนด โดย ธปท. อาจพิจารณาอนุญาตหรือไม่ก็ได้ หรือกำหนดเงื่อนไขใด ๆ ให้ถือปฏิบัติเพิ่มเติมด้วยก็ได้

(๔.๗) ประกาศธนาคารแห่งประเทศไทย ที่ สนช. ๒/๒๕๖๒ เรื่อง หลักเกณฑ์การประกอบธุรกิจบริการโอนเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์

สาระสำคัญของประกาศธนาคารแห่งประเทศไทย ที่ สนช. ๒/๒๕๖๒ เรื่อง หลักเกณฑ์การประกอบธุรกิจบริการโอนเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งเกี่ยวข้องกับระบบตัวร่วม มีดังนี้

ข้อ ๕.๑ คำนิยาม

“ผู้ประกอบธุรกิจบริการโอนเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์” หมายความว่า ผู้ประกอบธุรกิจที่ได้รับอนุญาตหรือขึ้นทะเบียนให้บริการโอนเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ภายใต้การกำกับตามกฎหมายว่าด้วยระบบการชำระเงิน

“ธนาคารพาณิชย์” หมายความว่า ธนาคารพาณิชย์ตามกฎหมายว่าด้วยธุรกิจสถาบันการเงิน

“สถาบันการเงินเฉพาะกิจ” หมายความว่า สถาบันการเงินเฉพาะกิจตามกฎหมายว่าด้วยธุรกิจสถาบันการเงิน

“การให้บริการโอนเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์” หมายความว่า การให้บริการที่ผู้ประกอบธุรกิจได้รับเงินมาจากผู้ใช้บริการเพื่อโอนเงินต่อไปยังผู้รับโอนเงิน

“เงินรับล่วงหน้า” หมายความว่า เงินที่ผู้ประกอบธุรกิจบริการโอนเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ได้รับมาล่วงหน้าจากผู้ใช้บริการ

“ธปท.” หมายความว่า ธนาคารแห่งประเทศไทยตามกฎหมายว่าด้วยธนาคารแห่งประเทศไทย

ข้อ ๕.๒ หลักเกณฑ์การประกอบธุรกิจบริการโอนเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์

ผู้ประกอบธุรกิจบริการโอนเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้

(๑) ออกเอกสารหลักฐานในการโอนเงิน เพื่อเป็นหลักฐานประกอบการพิสูจน์ธุรกรรมการโอนเงิน และจัดส่งให้ผู้ใช้บริการตามวิธีที่ตกลงกับผู้ให้บริการ โดยมีรายละเอียดอย่างน้อย ดังนี้

(๑.๑) ชื่อผู้ประกอบธุรกิจบริการโอนเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์

(๑.๒) จำนวนเงินที่โอน รายละเอียดที่อ้างอิงถึงการโอนเงิน เช่น ชื่อผู้โอนและผู้รับโอน

(๑.๓) วัน เดือน ปี และเวลาที่ออกหลักฐานการโอนเงิน

(๑.๔) ข้อความแสดงผลหรือรหัสการทำรายการโอนเงิน เช่น สำเร็จหรือไม่สำเร็จ

(๒) จัดทำนโยบายและแนวปฏิบัติเกี่ยวกับเงินรับล่วงหน้า ในเรื่องการบันทึกบัญชี การเก็บรักษา การจัดการ และการคำนวณเงินรับล่วงหน้า โดยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัทหรือคณะกรรมการที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท รวมทั้งจัดให้มีการทบทวนหรือปรับปรุงนโยบายและแนวปฏิบัติดังกล่าวให้เหมาะสมอยู่เสมอ

(๓) จัดให้มีระบบการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสม เพื่อป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการนำเงินรับล่วงหน้าไปใช้ในทางที่ไม่ถูกต้อง เช่น การฉ้อโกง การทุจริต การนำไปใช้ผิดวัตถุประสงค์ หรือการละเลยในการเก็บรักษาเงินรับล่วงหน้า

(๔) บันทึกบัญชีเงินรับล่วงหน้าแยกไว้ต่างหากจากบัญชีอื่นของผู้ประกอบธุรกิจบริการโอนเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ และจัดทำข้อมูลให้มีความถูกต้องและเป็นปัจจุบันอยู่เสมอ โดยต้องจัดทำบัญชีเงินรับล่วงหน้าที่ได้รับจากผู้ให้บริการแยกแต่ละราย รวมทั้งแสดงบัญชีเงินรับล่วงหน้าไว้ในงบการเงินต่างหากให้ชัดเจน หรือแสดงไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินให้ชัดเจนก็ได้

(๕) เก็บรักษาเงินรับล่วงหน้า ดังนี้

(๕.๑) การเก็บรักษาเงินรับล่วงหน้า

ผู้ประกอบธุรกิจบริการโอนเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ต้องเก็บรักษาเงินที่ได้รับมาล่วงหน้าจากผู้ให้บริการ กล่าวคือ ไม่ว่าจะได้รับมาจากผู้ให้บริการโดยตรงหรือได้รับผ่านผู้ประกอบธุรกิจบริการโอนเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์รายอื่น จนกว่าจะได้โอนเงินให้กับผู้รับโอน หรือผู้ประกอบธุรกิจบริการโอนเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์รายอื่น หรือผู้ให้บริการโอนเงินในต่างประเทศ

(๕.๒) การเริ่มเก็บรักษาเงินรับล่วงหน้า

ผู้ประกอบธุรกิจบริการโอนเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ต้องเริ่มเก็บรักษาเงินรับล่วงหน้าตามข้อ (๕.๑) ตามลักษณะธุรกรรมของการให้บริการโอนเงิน โดยผู้ประกอบธุรกิจบริการโอนเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ ที่ให้บริการโอนเงินแบบทันที (Real Time) หรือให้บริการโอนเงินแบบวันเดียวกัน (Same Day) แต่ไม่สามารถดำเนินการโอนเงินให้กับผู้รับโอน หรือผู้ประกอบธุรกิจบริการโอนเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์รายอื่น หรือผู้ให้บริการโอนเงินในต่างประเทศได้เสร็จสิ้นภายในวันที่ได้รับเงินจากผู้ให้บริการ ผู้ประกอบธุรกิจบริการโอนเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์นั้น ต้องเริ่มเก็บรักษาเงินรับล่วงหน้าจำนวนดังกล่าวภายในสิ้นวันที่ได้รับเงิน (วันที่ T)

ในกรณีที่ผู้ประกอบธุรกิจบริการโอนเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ให้บริการโอนเงินในลักษณะอื่นที่ไม่ใช่การให้บริการโอนเงินแบบทันทีหรือแบบวันเดียวกัน และไม่สามารถดำเนินการโอนเงินให้กับผู้รับโอน หรือผู้ประกอบธุรกิจบริการโอนเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์รายอื่น

หรือผู้ให้บริการโอนเงินในต่างประเทศได้เสร็จสิ้นภายในสิ้นวันทำการถัดจากวันที่ได้รับเงินจากผู้ให้บริการผู้ประกอบธุรกิจบริการโอนเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์นั้น ต้องเริ่มเก็บรักษาเงินรับล่วงหน้าจำนวนดังกล่าวภายในสิ้นวันทำการถัดจากวันที่ได้รับเงิน (วันที่ T+๑ วันทำการ)

(๕.๓) วิธีการจัดเก็บรักษาเงินรับล่วงหน้า

ผู้ประกอบธุรกิจบริการโอนเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ต้องเก็บรักษาเงินรับล่วงหน้าตามข้อ (๕.๑) แยกไว้ต่างหากจากเงินทุนหมุนเวียนอื่นของผู้ประกอบธุรกิจบริการโอนเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยต้องจัดทำข้อมูลการเก็บรักษาเงินรับล่วงหน้าให้มีความถูกต้องและเป็นปัจจุบันอยู่เสมอ และต้องจัดทำรายละเอียดในการเก็บรักษาเงินรับล่วงหน้าดังกล่าวด้วย รวมทั้งแสดงข้อมูลการเก็บรักษาเงินรับล่วงหน้าไว้ในงบการเงินต่างหากให้ชัดเจน หรือแสดงไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินให้ชัดเจนก็ได้

ทั้งนี้ เพื่อให้การจัดการเงินรับล่วงหน้าเป็นไปตามเจตนารมณ์ที่กฎหมายกำหนดเพื่อคุ้มครองสิทธิในเงินของผู้ใช้บริการ จึงกำหนดวิธีการจัดเก็บเงินรับล่วงหน้าให้แบ่งตามประเภทของผู้ประกอบธุรกิจบริการโอนเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ ดังนี้

(๕.๓.๑) ผู้ประกอบธุรกิจบริการโอนเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์

ที่มีไซ่สถาบันการเงิน

ให้ฝากเงินรับล่วงหน้าไว้ที่ธนาคารพาณิชย์หรือสถาบันการเงินเฉพาะกิจ ณ เวลาใดเวลาหนึ่ง ไม่น้อยกว่ายอดคงค้างของเงินรับล่วงหน้านั้น โดยเปิดบัญชีเงินฝากแยกต่างหากจากบัญชีเงินฝากอื่น ๆ ของผู้ประกอบธุรกิจบริการโอนเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งต้องปราศจากภาระผูกพันและไม่อาจนำไปใช้เพื่อการอื่นใดได้ และใช้สำหรับการชำระบัญชีอันเนื่องมาจากการให้บริการโอนเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์เท่านั้น

(๕.๓.๒) ผู้ประกอบธุรกิจบริการโอนเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์

ที่เป็นธนาคารพาณิชย์ หรือสถาบันการเงินเฉพาะกิจ

ให้ฝากเงินรับล่วงหน้าไว้ที่ธนาคารพาณิชย์หรือสถาบันการเงินเฉพาะกิจอื่น หรือ ธปท. ณ เวลาใดเวลาหนึ่ง ไม่น้อยกว่ายอดคงค้างของเงินรับล่วงหน้านั้น โดยเปิดบัญชีเงินฝากแยกต่างหากจากบัญชีเงินฝากอื่น ๆ ของผู้ประกอบธุรกิจบริการโอนเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งอาจเก็บรักษาเงินรับล่วงหน้าไว้ที่สถาบันตนเองก็ได้โดยแยกออกจากทรัพย์สินของตน ซึ่งต้องปราศจากภาระผูกพันและไม่อาจนำไปใช้เพื่อการอื่นใดได้ และใช้สำหรับการชำระบัญชีอันเนื่องมาจากการให้บริการโอนเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์เท่านั้น ทั้งนี้ ในกรณีของการให้บริการโอนเงินระหว่างประเทศ ผู้ประกอบธุรกิจบริการโอนเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็นธนาคารพาณิชย์ หรือสถาบันการเงินเฉพาะกิจ อาจเก็บรักษาเงินรับล่วงหน้าไว้ที่ธนาคารตัวแทนในต่างประเทศก็ได้

ทั้งนี้ การเปิดบัญชีเงินฝากสำหรับใช้ในการเก็บรักษาเงินรับล่วงหน้าตามข้อ (๕.๓.๑) และ (๕.๓.๒) ข้างต้น ผู้ประกอบธุรกิจบริการโอนเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ ต้องระบุชื่อบัญชีเงินฝากให้ชัดเจนว่าเป็นบัญชีเงินฝากที่เปิดไว้เพื่อเก็บรักษาเงินรับล่วงหน้าของผู้ประกอบธุรกิจบริการโอนเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองเงินรับล่วงหน้าตามกฎหมายว่าด้วยระบบการชำระเงิน

(๖) จัดทำรายงานเกี่ยวกับเงินรับล่วงหน้าจากการให้บริการโอนเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ส่งให้ ธปท. ตามเวลาที่ ธปท. กำหนด ตามแบบรายงานแนบท้ายประกาศนี้

ข้อ ๕.๓ การผ่อนผันการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์

ในกรณีที่ผู้ประกอบการบริการโอนเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ไม่สามารถปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดตามประกาศฉบับนี้ โดยมีเหตุจำเป็นหรือเหตุการณ์พิเศษ ซึ่งอาจส่งผลกระทบในการให้บริการอย่างต่อเนื่องหรือต่อความน่าเชื่อถือของบริการโอนเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ ผู้ประกอบการบริการโอนเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์อาจยื่นขอผ่อนผันการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ดังกล่าว พร้อมชี้แจงเหตุผลและความจำเป็นต่อ ธปท. เป็นหนังสือหรือโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ตามที่กำหนด โดย ธปท. อาจพิจารณาอนุญาตหรือไม่ก็ได้ หรือกำหนดเงื่อนไขใด ๆ ให้ถือปฏิบัติเพิ่มเติมด้วยก็ได้

๔.๒ ปัญหาและความจำเป็นของแผนปฏิบัติการฯ

กรุงเทพมหานครมีลักษณะทางกายภาพของเมืองที่มีศูนย์กลางไม่เด่นชัด และมีการพัฒนาเมืองที่กระจายออกตามแนวโครงข่ายถนนสายหลัก (Ribbon Development) ซึ่งทำให้ไม่สามารถชี้ชัดได้ว่าเป็นเมืองในลักษณะศูนย์กลางเดียว หรือหลายศูนย์กลาง อีกทั้งจากการประเมินสถานการณ์ที่เกี่ยวข้องข้างต้น จะเห็นได้ว่า การพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนที่ผ่านมา ไม่ได้มีการวางแผนให้มีการเชื่อมต่อทางกายภาพระหว่างระบบอย่างมีประสิทธิภาพ ส่งผลให้ผู้โดยสารไม่สะดวกในการเดินทางเชื่อมต่อ นอกจากนี้ ระบบจัดเก็บค่าโดยสารและโครงสร้างอัตราค่าโดยสารยังมีความแตกต่างกันระหว่างระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน รถโดยสารประจำทาง และเรือโดยสาร

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากนโยบายและหลักการหรือรูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนของประเทศไทยไม่มีความชัดเจนและมีการเปลี่ยนแปลงไปตามทิศทางการเมือง ศักยภาพของหน่วยงานเจ้าของโครงการ และนโยบายของรัฐบาลในขณะนั้น จึงทำให้รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแต่ละระบบมีหลักการสนับสนุนของภาครัฐที่แตกต่างกัน ทำให้โครงสร้างต้นทุนการให้บริการและโครงสร้างอัตราค่าโดยสารของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแต่ละเส้นทางแตกต่างกันด้วย จึงทำให้การนำโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมที่เป็นโครงสร้างเดียวมาประยุกต์ใช้ให้ครอบคลุมทั้งโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีความซับซ้อนในการดำเนินงานและยากแก่การบังคับใช้ เนื่องจากอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งมวลชนแต่ละรูปแบบการเดินทาง โดยเฉพาะระบบรถไฟฟ้า ถูกกำหนดไว้แล้วตามสัญญาสัมปทาน อีกทั้งกลไกการปรับอัตราค่าโดยสารในแต่ละโครงการไม่สอดคล้องกัน กล่าวคือ

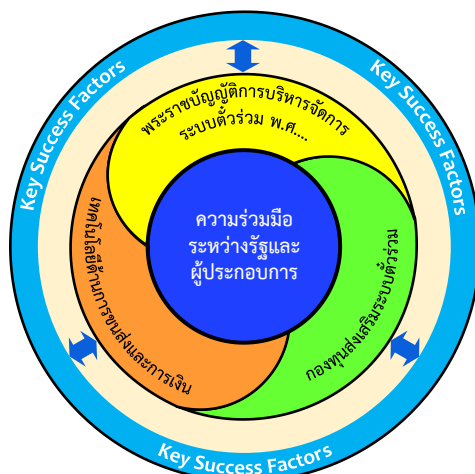
๔.๒.๑ สัญญาร่วมลงทุน หรือสัญญาสัมปทาน หรือใบอนุญาต มีเงื่อนไขโครงสร้างอัตราค่าโดยสารต่างกัน

๔.๒.๒ วิธีการปรับอัตราค่าโดยสารต่างกัน และ

๔.๒.๓ รูปแบบการจ่ายผลประโยชน์ตอบแทนแก่หน่วยงานรัฐเจ้าของโครงการต่างกัน

การประยุกต์ใช้ค่าโดยสารร่วมในระบบขนส่งมวลชน มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อส่งเสริมให้ผู้เดินทางหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนเพิ่มขึ้น โดยใช้โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมที่สามารถลดค่าโดยสารที่ผู้เดินทางต้องจ่ายจริงได้อย่างมีนัยสำคัญ และทำให้ระบบขนส่งมวลชนในภาพรวมมีผู้เดินทางเพิ่มขึ้น

ดังนั้น การพัฒนาระบบตั๋วร่วมให้บรรลุผลสำเร็จจึงมีปัจจัยแห่งความสำเร็จ (Key Success Factors) ประกอบด้วย (๑) เทคโนโลยีด้านการขนส่งและการเงิน (๒) พระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. และ (๓) กองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม ทั้งนี้ ต้องอาศัยความร่วมมือระหว่างรัฐและผู้ประกอบการในการบูรณาการร่วมกันอย่างต่อเนื่อง เพื่อจูงใจให้ผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชนเข้าร่วมในระบบตั๋วร่วมและค่าโดยสารร่วม รวมทั้งต้องมีแนวทางการปรับใช้โครงสร้างอัตราค่าโดยสารตามช่วงเวลา โดยในระยะแรกโครงสร้างอัตราค่าโดยสารของระบบรถไฟฟ้าทั้งหมด ควรเป็นโครงสร้างเดียวกัน เพื่อลดความซับซ้อนของโครงสร้างอัตราค่าโดยสาร และช่วยให้ผู้เดินทางเข้าใจได้ง่าย แต่อาจส่งผลให้รายได้ของผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชนลดลง โดยปัจจัยแห่งความสำเร็จ (Key Success Factors) ในการพัฒนาระบบตั๋วร่วม แสดงได้ดังรูปที่ ๔-๙ ดังนี้



รูปที่ ๔ - ๙ ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (Key Success Factors) ในการพัฒนาระบบตัวร่วม

ตลอดจนการกำหนดกลไกการสนับสนุนส่วนต่างรายได้จากค่าโดยสารร่วมซึ่งมีความสำคัญอย่างยิ่ง เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมและโปร่งใส สามารถจูงใจให้ผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชนเข้าร่วม ส่งผลให้ระบบตัวร่วมและค่าโดยสารร่วมสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน ช่วยดึงดูดให้ผู้เดินทางมาใช้บริการระบบขนส่งมวลชนเพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ตาม การช่วยเหลือและสนับสนุนจากภาครัฐควรอยู่ในขอบเขตที่จำกัดเพื่อมิให้เป็นภาระหนี้สาธารณะ

เมื่อพิจารณาโครงการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชน และข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะของประชาชน พบว่า จากข้อมูลปี พ.ศ. ๒๕๖๖ มีผู้ใช้บริการระบบรถไฟฟ้า (สายสีเขียว สายสีน้ำเงิน สายสีม่วง สายท่าอากาศยาน รถไฟฟ้า ARL สายสีแดง สายสีเหลือง และสายสีชมพู) เฉลี่ยประมาณ ๑,๓๖๐,๓๔๑ คน-เที่ยวต่อวัน ประกอบกับนวัตกรรมทางการเงินและเทคโนโลยีระบบตัวร่วมมีการพัฒนาเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว โดยขณะนี้ระบบตัวร่วมได้มีการพัฒนาเป็นระบบเปิด (Open-Loop) ในรูปแบบบัตร cEMV แล้ว และในอนาคตอันใกล้โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลจะมีระบบรถไฟฟ้าให้บริการมากกว่า ๑๐ เส้นทาง หากไม่มีการดำเนินการด้านการกำกับดูแล อาจเกิดความซับซ้อนในการบริหารจัดการ และสร้างความสับสนรวมถึงความไม่สะดวกในการเดินทางแก่ประชาชน จึงอาจไม่จูงใจให้ประชาชนเปลี่ยนจากการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลมาใช้บริการระบบขนส่งมวลชน ดังนั้น โครงการระบบรถไฟฟ้าที่ลงทุนสูงจึงอาจไม่สามารถบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด และอาจไม่คุ้มค่าในการลงทุน ทำให้เกิดความสูญเสียทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคมเป็นมูลค่าสูงมากโดยมีผลกระทบแก่ประชาชนมากกว่า ๑๐ ล้านคน

แม้ว่าปัจจุบันจะมีระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ๒๕๖๓ เพื่อให้การบริหารจัดการระบบตัวร่วมดำเนินการได้โดยรวดเร็ว อย่างไรก็ตาม ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ๒๕๖๓ ใช้บังคับกับราชการส่วนกลาง ราชการส่วนภูมิภาค และราชการส่วนท้องถิ่นได้เท่านั้น (ในขณะที่การขนส่งสาธารณะในประเทศไทยในปัจจุบัน ประกอบด้วย ผู้ประกอบการทั้งภาครัฐและภาคเอกชน) แต่ไม่สามารถบังคับให้เอกชนดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดได้ ดังนั้น การพัฒนาระบบตัวร่วมให้ประสบความสำเร็จและครอบคลุม จึงจำเป็นต้องใช้กลไกของกฎหมายในระดับพระราชบัญญัติ ซึ่งต้องการแนวทางและแผนที่ชัดเจนและต่อเนื่อง เพื่อให้สามารถประกาศใช้กฎหมายได้สอดคล้องกับช่วงเวลาการดำเนินงาน

จากสถานการณ์ปัญหาและข้อเท็จจริงดังกล่าวข้างต้น จึงเป็นเหตุผลความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการกำกับจัดการระบบตำรวจ (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) เพื่อเป็นกรอบทิศทางการดำเนินงานสำหรับทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ทั้งส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และภาคเอกชนในการร่วมขับเคลื่อนการจัดการจัดการระบบตำรวจให้สอดคล้องเชื่อมโยงกันอย่างต่อเนื่องและเป็นระบบ เพื่อให้การบูรณาการนโยบาย แผนงาน/โครงการ และมาตรการส่งเสริมที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการกำกับดูแลการจัดการระบบตำรวจครอบคลุมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนทุกรูปแบบและเกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมโดยเร็วและยั่งยืน ตลอดจนบรรลุเป้าหมายของแผนตามที่กำหนดไว้ เพื่อให้การพัฒนาระบบตำรวจเป็นกลไกสำคัญในการผลักดันให้การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลสามารถเชื่อมต่อการเดินทางทั้งภายในรูปแบบการเดินทางเดียวกัน หรือระหว่างรูปแบบการเดินทางได้โดยสะดวก ช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยการใช้โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและบัตรโดยสารร่วมเพื่อช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางในระบบขนส่งสาธารณะของประชาชน เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางจากรถส่วนบุคคลมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น รวมทั้งสนับสนุนให้เกิดการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มมากขึ้น ตลอดจนภาครัฐมีฐานข้อมูลการเดินทางและค่าโดยสารของประชาชนเพื่อใช้ในการวางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่เกี่ยวข้องได้อย่างเหมาะสมและไม่เกิดการลงทุนที่ซ้ำซ้อน

๔.๓ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอก (SWOT Analysis) และการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างจุดแข็งกับโอกาส จุดแข็งกับข้อจำกัด จุดอ่อนกับโอกาส และจุดอ่อนกับอุปสรรค (TOWS Matrix) ของการกำกับจัดการระบบตำรวจ

๔.๓.๑ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอก (SWOT Analysis)

การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการกำกับจัดการระบบตำรวจ (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) ได้ดำเนินการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอก (SWOT Analysis) ของการกำกับจัดการระบบตำรวจ ซึ่งเป็นเครื่องมือในการพิจารณากำหนดประเด็นจุดแข็ง (Strengths : S) จุดอ่อน (Weaknesses : W) โอกาส (Opportunities : O) และอุปสรรค/ข้อจำกัด (Threats : T) จากสภาพแวดล้อมภายในและภายนอก ซึ่งผลลัพธ์ที่ได้จากการวิเคราะห์จะนำไปใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานสำคัญสำหรับการกำหนดกลยุทธ์ เป้าหมาย ตัวชี้วัด และแนวทางการพัฒนาต่อไป โดยสรุปผลการวิเคราะห์ได้ดังตารางที่ ๔ - ๗ และตารางที่ ๔ - ๘ ดังนี้

ตารางที่ ๔ - ๗ สรุปผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมและปัจจัยภายในของการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

จุดแข็ง (Strengths : S)	จุดอ่อน (Weaknesses : W)
S1 ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ๒๕๖๓ ที่ครอบคลุมการดำเนินงานของภาครัฐ S2 มีระบบขนส่งสาธารณะครอบคลุมทุกรูปแบบ เช่น รถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการแล้ว ๑๓ เส้นทาง รถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้บริการ รวมทั้งสิ้น ๓๓๐ เส้นทาง เรือโดยสารสาธารณะที่ให้บริการในพื้นที่ กรุงเทพมหานครและปริมณฑลจำนวน ๖ ประเภท S3 มีการกำหนดแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตเมืองครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลอย่างชัดเจน S4 มีการประยุกต์ใช้บัตร cEMV ในการพัฒนาระบบตัวร่วมในระยะเริ่มต้นให้สามารถรับชำระค่าโดยสารในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนและรถโดยสารประจำทางร่วมกันได้แล้ว ดังนั้น รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีม่วง สายสีน้ำเงิน สายสีแดง สายสีเหลือง และสายสีชมพู และรถโดยสารประจำทางของ ขสมก. ทุกคัน S5 มีจุดเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะจำนวนมากในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งเอื้อต่อการพัฒนาและส่งเสริมระบบตัวร่วมและอัตราค่าโดยสารร่วม	W1 ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. ๒๕๖๓ ไม่สามารถใช้บังคับกับภาคเอกชน ซึ่งการขนส่งสาธารณะของประเทศไทยในปัจจุบันยังต้องพึ่งพาทั้งภาครัฐและภาคเอกชน จึงจำเป็นต้องใช้กลไกของกฎหมายในระดับพระราชบัญญัติ W2 ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติและโครงสร้างอัตราค่าโดยสารยังมีความแตกต่างกันระหว่างระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน รถโดยสารประจำทาง และเรือโดยสาร W3 การทำสัญญาสัมปทานหลากหลายรูปแบบระหว่าง รฟม. และ กทม. ทำให้เกิดข้อจำกัดในการบริหารจัดการสัญญาสัมปทานในภาพรวมให้เชื่อมกันอย่างเป็นระบบ เพื่อให้สอดคล้องกับการดำเนินการตามนโยบายการเชื่อมต่อการเดินทางอย่างไร้รอยต่อและระบบตัวร่วม W4 การเดินทางเชื่อมต่อทางกายภาพ (Facility) ของระบบขนส่งสาธารณะในรูปแบบเดียวกันหรือต่างรูปแบบการขนส่งยังไม่สามารถอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนทุกกลุ่มเข้าถึงได้อย่างมีประสิทธิภาพ W5 ขาดการพัฒนาระบบฐานข้อมูลการเดินทางและค่าโดยสารของประชาชน เพื่อใช้ในการกำหนดนโยบายและวางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่เกี่ยวข้องได้อย่างเหมาะสม รวมถึงการพัฒนาระบบตัวร่วมให้มีประสิทธิภาพและไม่เกิดการลงทุนที่ซ้ำซ้อน W6 ยังไม่มีหน่วยงานกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตัวร่วมที่ครอบคลุมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะทุกรูปแบบมาทำหน้าที่ศึกษากำหนดหลักเกณฑ์มาตรฐานการบริหารจัดการระบบตัวร่วม กำหนดโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม (Common Fare) และค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องกับระบบตัวร่วมที่เป็นธรรม

ตารางที่ ๔ - ๘ สรุปผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมและปัจจัยภายนอกของการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

โอกาส (Opportunities : O)	อุปสรรค/ข้อจำกัด (Threats : T)
O1 รัฐบาลได้ให้ความสำคัญต่อการดำเนินนโยบายลดรายจ่ายและสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นให้กับประชาชนทุกคน รวมทั้งจะลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศให้เชื่อมต่อการเดินทางของประชาชนด้วยราคาและบริการที่เป็นธรรม เหมาะสมกับค่าครองชีพ เพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชน O2 รัฐบาลสนับสนุนให้มีการลดการใช้รถส่วนบุคคลเพื่อลดการใช้พลังงานภาคการขนส่งและลดมลพิษทางอากาศ และปรับเปลี่ยนการเดินทางให้มาใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มมากขึ้น O3 ยุทธศาสตร์ชาติกำหนดให้การเชื่อมโยงการเดินทางหลายรูปแบบเป็นหนึ่งในเป้าหมาย และกระทรวงคมนาคมมีนโยบาย One Transport เชื่อมล้อ - ราง - เรือ O4 ประชาชนมีแนวโน้มเปลี่ยนรูปแบบการชำระค่าโดยสารมาใช้ระบบบัตรอิเล็กทรอนิกส์หรือบริการ Digital Payment แทนการใช้เงินสดเพิ่มมากขึ้น ซึ่งเอื้อต่อการพัฒนาและส่งเสริมระบบตัวร่วมในระบบขนส่งสาธารณะ O5 มีกฎหมายจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนการดำเนินงาน เช่น พระราชบัญญัติระบบการชำระเงิน พ.ศ. ๒๕๖๐ ประกาศคณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๙ และประกาศธนาคารแห่งประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขว่าด้วยการควบคุมดูแลธุรกิจบริการการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ หลักเกณฑ์ทั่วไปในการกำกับดูแลการประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับของ ธปท. หลักเกณฑ์การประกอบธุรกิจบริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ และหลักเกณฑ์การประกอบธุรกิจบริการโอนเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น O6 ทัวโลกให้ความสำคัญในการพัฒนาท่าเรืออัจฉริยะ (Smart Port) ดังนั้น จึงเป็นโอกาสของไทยในการนำเทคโนโลยีระบบตัวร่วมมาปรับใช้เพื่อพัฒนาการให้บริการและการดำเนินงานของเรือโดยสารสาธารณะให้มีประสิทธิภาพและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้มากยิ่งขึ้น	T1 ปัจจุบันการขนส่งผู้โดยสารมีหน่วยงานของรัฐหรือเอกชนเป็นผู้ให้บริการจำนวนหลายแห่ง ซึ่งผู้ให้บริการแต่ละรายต่างมีระบบการบริหารจัดการที่ แยกออกจากกันในการจัดเก็บค่าโดยสาร ทำให้ประชาชนต้องมีบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ของผู้ให้บริการเกือบทุกราย ส่งผลให้ไม่ได้รับความสะดวกรวดเร็วและประหยัดในการเดินทางในระบบขนส่งสาธารณะ T2 รายได้ของผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะในระยะเริ่มต้นจะลดลงเมื่อเริ่มเปิดให้บริการระบบตัวร่วม เนื่องจากการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม ซึ่งมีอัตราค่าโดยสารที่ถูกลง T3 ปัจจุบันยังไม่มีกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมเพื่อนำมาใช้ส่งเสริมและอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตัวร่วม และสนับสนุนการดำเนินงานของผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับผลกระทบเนื่องจากการเข้าร่วมระบบตัวร่วม ตลอดจนการดำเนินงานลงทุน ปรับปรุง และพัฒนาการให้บริการระบบตัวร่วม เป็นต้น T4 ความไม่แน่นอนทางการเมืองและนโยบายของภาครัฐส่งผลต่อการกำหนดนโยบาย เป้าหมาย และแผนการดำเนินงานพัฒนาระบบตัวร่วม ทำให้การดำเนินงานล่าช้า

๔.๓.๒ การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างจุดแข็งกับโอกาส จุดแข็งกับข้อจำกัด จุดอ่อนกับโอกาส และจุดอ่อนกับอุปสรรค (TOWS Matrix)

ภายหลังการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอก (SWOT Analysis) ของการกำกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม โดยการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค/ข้อจำกัด แล้วนำข้อมูลทั้งหมดมาวิเคราะห์ความสัมพันธ์แบบ TOWS Matrix ระหว่างจุดแข็งกับโอกาส จุดแข็งกับอุปสรรค จุดอ่อนกับโอกาส และจุดอ่อนกับอุปสรรค เพื่อกำหนดกลยุทธ์ที่มีความสำคัญและเหมาะสมต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาต่อไป ซึ่ง TOWS Matrix เป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์ เปรียบเทียบ เพื่อเลือกกลยุทธ์ที่เหมาะสมให้บรรลุเป้าหมายขององค์กร โดยการต่อยอดจากการวิเคราะห์ SWOT Analysis มาจับคู่ระหว่างสภาพแวดล้อมที่เป็นปัจจัยภายในและภายนอก เพื่อกำหนดเป็นกลยุทธ์ที่มีความสำคัญต่อการดำเนินการขับเคลื่อนแผนและพิจารณากำหนดแนวทางการพัฒนาของแผนปฏิบัติการฯ ซึ่งสรุปผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างจุดแข็งกับโอกาส จุดแข็งกับอุปสรรค จุดอ่อนกับโอกาส และจุดอ่อนกับอุปสรรค (TOWS Matrix) ของการกำกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมได้ดังตารางที่ ๔ - ๙ ดังนี้

(๑) กลยุทธ์เชิงรุก (Strengths and Opportunities : SO) เป็นกลยุทธ์ที่สำคัญที่สุด คือ การใช้จุดแข็งจากปัจจัยภายในและใช้โอกาสจากปัจจัยภายนอกมาพัฒนาระบบตั๋วร่วมให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ซึ่งมีกลยุทธ์ ดังนี้

SO1 จัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ.

SO2 จัดทำร่างกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

SO3 พัฒนาศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) ที่รองรับระบบตั๋วร่วมผูกบัญชี (ABT)

(๒) กลยุทธ์เชิงแก้ไข กลยุทธ์เชิงแก้ไข (Weakness and Opportunities : WO) เป็นกลยุทธ์ที่ใช้ประโยชน์จากโอกาสที่มีเพื่อลดจุดอ่อนต่อการพัฒนาระบบตั๋วร่วม ซึ่งมีกลยุทธ์ ดังนี้

WO1 จัดทำหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับอัตราค่าโดยสารร่วม ส่วนลดและเงื่อนไขระยะเวลาในการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางข้ามระบบ และค่าธรรมเนียมทางการเงิน

WO2 พัฒนาระบบฐานข้อมูลการเดินทางและค่าโดยสารที่สามารถเชื่อมโยงกับระบบข้อมูลของศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) และของผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชน

WO3 จัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

(๓) กลยุทธ์เชิงป้องกัน (Strengths and Threats : ST) เป็นกลยุทธ์ที่ใช้ประโยชน์จากจุดแข็งเพื่อลดข้อจำกัดต่อการพัฒนาระบบตั๋วร่วม ซึ่งมีกลยุทธ์ ดังนี้

ST1 ปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ (Automatic Fare Collection : AFC) ของระบบขนส่งมวลชนทุกระบบ (รถไฟฟ้า รถโดยสาร และเรือโดยสาร) ให้รองรับระบบตั๋วร่วมผูกบัญชี (ABT)

(๔) กลยุทธ์เชิงรับ (Weakness and Threats : WT) เป็นกลยุทธ์ที่ลดจุดอ่อนและลดอุปสรรคที่มีต่อการพัฒนาระบบตั๋วร่วม ซึ่งมีกลยุทธ์ ดังนี้

WT1 จัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม

WT2 จัดทำร่างกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับการจัดการกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม

ตารางที่ ๔ - ๙ สรุปผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างจุดแข็งกับโอกาส จุดแข็งกับข้อจำกัด จุดอ่อนกับโอกาส และจุดอ่อนกับอุปสรรค (TOWS Matrix)

ปัจจัยภายใน	จุดแข็ง (Strengths : S)	จุดอ่อน (Weaknesses : W)
	S1 มีระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. ๒๕๖๓ ที่ครอบคลุมการดำเนินงานของภาครัฐ S2 มีระบบขนส่งสาธารณะครอบคลุมทุกรูปแบบ เช่น รถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการแล้ว ๑๓ เส้นทาง รถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้บริการ รวมทั้งสิ้น ๓๓๐๐ เส้นทาง และเรือโดยสารสาธารณะที่ให้บริการในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน ๖ ประเภท S3 มีการกำหนดแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตเมืองครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลอย่างชัดเจน S4 มีการประยุกต์ใช้บัตร cEMV ในการพัฒนาระบบตั๋วร่วมในระยะเริ่มต้นให้สามารถรับชำระค่าโดยสารในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนและรถโดยสารประจำทางร่วมกันได้แล้ว ดังนั้น รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีม่วง สายสีน้ำเงิน สายสีแดง สายสีเหลือง และสายสีชมพู และรถโดยสารประจำทางของ ขสมก. ทุกคัน S5 มีจุดเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะจำนวนมากในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งเอื้อต่อการพัฒนาและส่งเสริมระบบตั๋วร่วมและอัตราค่าโดยสารร่วม	W1 ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. 2563 ไม่สามารถใช้บังคับกับภาคเอกชน ซึ่งการขนส่งสาธารณะของประเทศไทยในปัจจุบันยังต้องพึ่งพาทั้งภาครัฐและภาคเอกชน จึงจำเป็นต้องใช้กลไกของกฎหมายในระดับพระราชบัญญัติ W2 ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติและโครงสร้างอัตราค่าโดยสารยังมีความแตกต่างกันระหว่างระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน รถโดยสารประจำทาง และเรือโดยสาร W3 การทำสัญญาสัมปทานหลากหลายรูปแบบระหว่าง รฟม. และ กทม. ทำให้เกิดข้อจำกัดในการบริหารจัดการสัญญาสัมปทานในภาพรวมให้เชื่อมกันอย่างเป็นระบบ เพื่อให้สอดคล้องกับการดำเนินการตามนโยบายการเชื่อมต่อการเดินทางอย่างไร้รอยต่อ และระบบตั๋วร่วม W4 การเดินทางเชื่อมต่อทางกายภาพ (Facility) ของระบบขนส่งสาธารณะในรูปแบบเดียวกันหรือต่างรูปแบบการขนส่งยังไม่สามารถอำนวยความสะดวกให้กับประชาชนทุกกลุ่มเข้าถึงได้อย่างมีประสิทธิภาพ W5 ขาดการพัฒนาฐานข้อมูลการเดินทางและค่าโดยสารของประชาชน เพื่อใช้ในการกำหนดนโยบายและวางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่เกี่ยวข้องได้อย่างเหมาะสม รวมถึงการพัฒนาระบบตั๋วร่วมให้มีประสิทธิภาพและไม่เกิดการลงทุนที่ซ้ำซ้อน W6 ยังไม่มีหน่วยงานกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมที่ครอบคลุมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะทุกรูปแบบมาทำหน้าที่ศึกษากำหนดหลักเกณฑ์มาตรฐานการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม กำหนดโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม (Common Fare) และค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องกับระบบตั๋วร่วมที่เป็นธรรม
ปัจจัยภายนอก	โอกาส (Opportunities : O)	กลยุทธ์เชิงรุก (SO)
	O1 รัฐบาลได้ให้ความสำคัญต่อการดำเนินนโยบายลดรายจ่ายและสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นให้กับประชาชนทุกคน รวมทั้งจะลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศให้เชื่อมต่อการเดินทางของประชาชนด้วยราคาและบริการที่เป็นธรรม เหมาะสมกับค่าครองชีพ เพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชน O2 รัฐบาลสนับสนุนให้มีการลดการใช้รถส่วนบุคคลเพื่อลดการใช้พลังงานภาคการขนส่งและลดมลพิษทางอากาศ และปรับเปลี่ยนการเดินทางให้มาใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มมากขึ้น O3 ยุทธศาสตร์ชาติกำหนดให้การเชื่อมโยงการเดินทางหลายรูปแบบเป็นหนึ่งในเป้าหมาย และกระทรวงคมนาคมมีนโยบาย One Transport เชื่อมล้อ - ราง - เรือ O4 ประชาชนมีแนวโน้มเปลี่ยนรูปแบบการชำระค่าโดยสารมาใช้ระบบบัตรอิเล็กทรอนิกส์หรือบริการ Digital Payment แทนการใช้เงินสดเพิ่มมากขึ้น ซึ่งเอื้อต่อการพัฒนาและส่งเสริมระบบตั๋วร่วมในระบบขนส่งสาธารณะ O5 มีกฎหมายจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนการดำเนินงาน เช่น พระราชบัญญัติระบบการชำระเงิน พ.ศ. ๒๕๖๐ ประกาศคณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๙ และประกาศธนาคารแห่งประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขว่าด้วยการควบคุมดูแลธุรกิจบริการการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ หลักเกณฑ์ทั่วไปในการกำกับดูแลการประกอบธุรกิจบริการการชำระเงินภายใต้การกำกับของ ธปท. หลักเกณฑ์การประกอบธุรกิจบริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ และหลักเกณฑ์การประกอบธุรกิจบริการโอนเงินด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น O6 ทั่วโลกให้ความสำคัญในการพัฒนาท่าเรืออัจฉริยะ (Smart Port) ดังนั้น จึงเป็นโอกาสของไทยในการนำเทคโนโลยีระบบตั๋วร่วมมาปรับใช้เพื่อพัฒนาการให้บริการและการดำเนินงานของเรือโดยสารสาธารณะให้มีประสิทธิภาพและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้มากยิ่งขึ้น	กลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO)
	อุปสรรค/ข้อจำกัด (Threats : T)	กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST)
	T1 ปัจจุบันการขนส่งผู้โดยสารมีหน่วยงานของรัฐหรือเอกชนเป็นผู้ให้บริการจำนวนหลายแห่ง ซึ่งผู้ให้บริการแต่ละรายต่างมีระบบการบริหารจัดการที่แยกออกจากกันในการจัดเก็บค่าโดยสาร ทำให้ประชาชนต้องมีบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ของผู้ให้บริการเกือบทุกราย ส่งผลให้ไม่ได้รับความสะดวกรวดเร็วและประหยัดในการเดินทางในระบบขนส่งสาธารณะ T2 รายได้ของผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะในระยะเริ่มต้นจะลดลงเมื่อเริ่มเปิดให้บริการระบบตั๋วร่วม เนื่องจากการกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมซึ่งมีอัตราค่าโดยสารที่ถูกลง T3 ปัจจุบันยังไม่มีกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วมเพื่อนำมาใช้ส่งเสริมและอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการระบบตั๋วร่วม และสนับสนุนการดำเนินงานของผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับผลกระทบเนื่องจากการเข้าร่วมระบบตั๋วร่วม ตลอดจนการดำเนินงานลงทุน ปรับปรุง และพัฒนาการให้บริการระบบตั๋วร่วม เป็นต้น T4 ความไม่แน่นอนทางการเมืองและนโยบายของภาครัฐส่งผลต่อการกำหนดนโยบาย เป้าหมาย และแผนการดำเนินงานพัฒนาระบบตั๋วร่วม ทำให้การดำเนินงานล่าช้า	กลยุทธ์เชิงรับ (WT)

๔.๓.๓ แนวทางการพัฒนาและกลยุทธ์ที่สำคัญจากผลการวิเคราะห์ TOWS Matrix

จากการวิเคราะห์ TOWS Matrix สามารถกำหนดแนวทางการพัฒนาจากทางเลือกกลยุทธ์ที่สำคัญ คือ กลยุทธ์เชิงรุก (SO) กลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO) กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST) กลยุทธ์เชิงรับ (WT) โดยมีรายละเอียดแสดงได้ดังตารางที่ ๔ - ๑๐ ได้ดังนี้

ตารางที่ ๔ - ๑๐ แนวทางการพัฒนาและกลยุทธ์ที่สำคัญของแผนปฏิบัติการด้านการกำกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) จากผลการวิเคราะห์ TOWS Matrix

แนวทางการพัฒนา	กลยุทธ์		
๑. การพัฒนากฎหมายเพื่อการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม	๑.๑ จัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. (SO1)	๑.๒ จัดทำร่างกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (SO2)	-
๒. การพัฒนาระบบตั๋วร่วมผูกบัญชี (Account-Based Ticketing : ABT) และระบบฐานข้อมูลการเดินทางและค่าโดยสาร	๒.๑ ปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ (Automatic Fare Collection: AFC) ของระบบขนส่งมวลชนทุกระบบ (รถไฟฟ้า รถโดยสาร และเรือโดยสาร) ให้รองรับระบบตั๋วร่วมผูกบัญชี (ABT) (ST1)	๒.๒ พัฒนาศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) ที่รองรับระบบตั๋วร่วมผูกบัญชี (ABT) (SO3)	๒.๓ พัฒนาระบบฐานข้อมูลการเดินทางและค่าโดยสารที่สามารถเชื่อมโยงกับระบบข้อมูลของศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) และของผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชน (WO2)
๓. การจัดทำโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและหลักเกณฑ์การกำหนดส่วนลดและเงื่อนไขอัตราค่าธรรมเนียมทางการเงินของระบบตั๋วร่วม	จัดทำหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับอัตราค่าโดยสารร่วม ส่วนลด และเงื่อนไขระยะเวลาในการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางข้ามระบบ และค่าธรรมเนียมทางการเงิน (WO1)		-
๔. การจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วมและการจัดทำมาตรการส่งเสริมการใช้ระบบตั๋วร่วม	๔.๑ จัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม (WT1)	๔.๒ จัดทำร่างกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม (WT2)	-
๕. การกำหนดกลไกกำกับดูแลและการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตั๋วร่วม	จัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (WO3)	-	-

๔.๔ ภาพรวมของแผนปฏิบัติการด้านการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐)

แผนปฏิบัติการด้านการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) จัดทำขึ้นเพื่อใช้เป็นกรอบทิศทางการดำเนินงานสำหรับทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ทั้งส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และภาคเอกชนในการร่วมขับเคลื่อนการบริหารจัดการระบบตัวร่วมให้สอดคล้องเชื่อมโยงกันอย่างต่อเนื่องและเป็นระบบ เพื่อให้การบูรณาการนโยบาย แผนงาน/โครงการ และมาตรการส่งเสริมที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตัวร่วม ครอบคลุมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนทุกรูปแบบและเกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมโดยเร็วและยั่งยืน ตลอดจนบรรลุเป้าหมายของแผนตามที่กำหนดไว้ โดยมีรายละเอียดของแผนปฏิบัติการด้านการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) ดังนี้

๔.๔.๑ วัตถุประสงค์

- (๑) เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาระบบตัวร่วม ให้การกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วมเป็นกลไกสำคัญในการผลักดันให้การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลสามารถเชื่อมต่อการเดินทางทั้งภายในรูปแบบการเดินทางเดียวกัน หรือระหว่างรูปแบบการเดินทางได้โดยสะดวก
- (๒) เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยการใช้โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและบัตรโดยสารร่วมเพื่อช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางในระบบขนส่งสาธารณะของประชาชน
- (๓) เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางจากรถส่วนบุคคลมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น รวมทั้งสนับสนุนให้เกิดการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มมากขึ้น
- (๔) เพื่อให้ภาครัฐมีฐานข้อมูลการเดินทางและค่าโดยสารของประชาชนสำหรับใช้ในการวางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่เกี่ยวข้องได้อย่างเหมาะสมและไม่เกิดการลงทุนที่ซ้ำซ้อน

๔.๔.๒ เป้าหมายและตัวชี้วัดรวม

แผนปฏิบัติการด้านการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) จัดทำขึ้น โดยมีเป้าหมายที่มุ่งให้เกิดการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองและการชำระเงินค่าโดยสารด้วยระบบ Digital Payment ในระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น โดยมีรายละเอียดแสดงได้ดังตารางที่ ๔ - ๑๑

ตารางที่ ๔ - ๑๑ เป้าหมายและตัวชี้วัดรวมของแผนปฏิบัติการด้านการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐)

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย/ปีงบประมาณ พ.ศ.			
		๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐
การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (เฉลี่ยร้อยละ)	๒๐	๒๕	๓๐	ไม่น้อยกว่า ๔๐ ^๑
การชำระเงินค่าโดยสารด้วย Digital Payment ^๒ ในระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น	สัดส่วนการชำระเงินค่าโดยสารด้วย Digital Payment ^๒ ในระบบขนส่งสาธารณะ (รถไฟฟ้า รถโดยสาร และเรือโดยสาร) ต่อการชำระค่าโดยสารด้วยเงินสด (เฉลี่ยร้อยละ)	ไม่น้อยกว่า ๕๕	ไม่น้อยกว่า ๖๐	ไม่น้อยกว่า ๖๕	ไม่น้อยกว่า ๗๐

หมายเหตุ : ^๑ เป็นค่าเป้าหมายที่ สช. กำหนดไว้ในแผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ภายใต้แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม)

^๒ การชำระเงินค่าโดยสารด้วย Digital Payment หมายถึง การชำระเงินผ่านบัตรเติมเงิน บัตรเครดิต บัตรเดบิต QR Code และบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ

๔.๔.๓ แนวทางการพัฒนา

จากการประเมินสถานการณ์ ปัญหา และความจำเป็นของแผนปฏิบัติการด้านการกำกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม รวมถึงการวิเคราะห์ SWOT และ TOWS Matrix จึงได้กำหนดแนวทางการพัฒนาภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการกำกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) จำนวน ๕ แนวทางการพัฒนา รวมถึงได้กำหนดเป้าหมายของแต่ละแนวทางการพัฒนา เพื่อให้บรรลุเป้าหมายรวมภายใต้แผนปฏิบัติการดังกล่าว และเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บท และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ ดังนี้

(๑) แนวทางการพัฒนาที่ ๑ การพัฒนากฎหมายเพื่อการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

เพื่อให้มีกฎหมายที่ใช้ในการควบคุม กำกับดูแล และบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมให้สามารถเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนทุกรูปแบบ ทั้งรถไฟฟ้า รถโดยสาร และเรือโดยสารได้โดยตรง เนื่องจากระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. ๒๕๖๓ สามารถบังคับใช้นโยบายได้เฉพาะกับหน่วยงานของรัฐเท่านั้น จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนากฎหมายเพิ่มเติม เพื่อบังคับใช้นโยบายกับหน่วยงานภาคเอกชน และการจัดตั้งองค์กรหรือหน่วยงานตามกฎหมาย รวมถึงการดำเนินงานด้านอื่น ๆ ตามความจำเป็น

(๑.๑) เป้าหมาย

(๑.๑.๑) พระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. มีผลใช้บังคับภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙

(๑.๑.๒) กฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม มีผลใช้บังคับภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐

(๑.๒) กลยุทธ์

(๑.๒.๑) จัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ.

(๑.๒.๒) จัดทำร่างกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

(๑.๓) ตัวชี้วัด

(๑.๓.๑) ระดับความสำเร็จของการประกาศใช้พระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. ตามเป้าหมายที่กำหนด ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙

(๑.๓.๒) ระดับความสำเร็จของการประกาศใช้กฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมตามเป้าหมายที่กำหนด ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐

(๒) แนวทางการพัฒนาที่ ๒ การพัฒนาระบบตั๋วร่วมผูกบัญชี (Account-Based Ticketing : ABT) และระบบฐานข้อมูลการเดินทางและค่าโดยสาร

เพื่อให้มีระบบการชำระเงินบนพื้นฐานการใช้ระบบตั๋วผูกบัญชี (ABT) (รวมทั้งบัตร Contactless EMV : cEMV) ในการชำระค่าโดยสารที่สามารถรองรับสื่อการชำระเงินหลากหลายรูปแบบ และการประยุกต์ใช้อัตราค่าโดยสารร่วม รวมถึงมีระบบฐานข้อมูลการเดินทางและค่าโดยสารที่สามารถเชื่อมโยงกับระบบข้อมูลของศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House : CCH) และของผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชนเพื่อนำมาประยุกต์ใช้ในการกำหนดนโยบายและการวางแผนพัฒนาระบบตั๋วร่วม การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการด้านการขนส่ง รวมทั้งการกำหนดอัตราค่าโดยสารและการวางแผนรูปแบบการเดินทางต่าง ๆ โดยกำหนดแผนการดำเนินงานเป็น ๒ ระยะ ดังนี้ ระยะแรก สามารถเปิดให้บริการระบบตั๋วผูกบัญชี (ABT) สำหรับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนได้ ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐ และระยะต่อไป สามารถเปิดให้บริการระบบตั๋วผูกบัญชี (ABT) สำหรับทุกระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้า รถโดยสาร และเรือโดยสาร) ได้ ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๑

(๒.๑) เป้าหมาย

(๒.๑.๑) เปิดให้บริการระบบตั๋วร่วมผูกบัญชี (ABT) สำหรับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนได้ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐

(๒.๑.๒) มีระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) ที่รองรับระบบตั๋วร่วมผูกบัญชี (ABT) ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐

(๒.๑.๓) มีระบบฐานข้อมูลการเดินทางและค่าโดยสารที่สามารถเชื่อมโยงกับระบบข้อมูลของศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) และของผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชนภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐

(๒.๒) กลยุทธ์

(๒.๒.๑) ปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ (Automatic Fare Collection : AFC) ของระบบขนส่งมวลชนทุกระบบ (รถไฟฟ้า รถโดยสาร และเรือโดยสาร) ให้รองรับระบบตั๋วร่วมผูกบัญชี (ABT)

(๒.๒.๒) พัฒนาศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) ที่รองรับระบบตั๋วร่วมผูกบัญชี (ABT)

(๒.๒.๓) พัฒนาระบบฐานข้อมูลการเดินทางและค่าโดยสารที่สามารถเชื่อมโยงกับระบบข้อมูลของศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) และของผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชน

(๒.๓) ตัวชี้วัด

(๒.๓.๑) ระดับความสำเร็จของการปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ (AFC) ของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนให้รองรับระบบตั๋วร่วมผูกบัญชี (ABT) ตามเป้าหมายที่กำหนด ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐

(๒.๓.๒) ระดับความสำเร็จของการพัฒนาระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) ที่รองรับระบบตั๋วร่วมผูกบัญชี (ABT) ตามเป้าหมายที่กำหนด ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐

(๒.๓.๓) ระดับความสำเร็จของการพัฒนาระบบฐานข้อมูลการเดินทางและค่าโดยสารที่สามารถเชื่อมโยงกับระบบข้อมูลของศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) และของผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชนตามเป้าหมายที่กำหนด ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐

(๓) แนวทางการพัฒนาที่ ๓ การจัดทำโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม และหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมทางการเงินของระบบตั๋วร่วม

เพื่อให้มีโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและค่าธรรมเนียมทางการเงินของระบบตั๋วร่วมที่สามารถประยุกต์ใช้ในทางปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม สอดคล้องกับสถานการณ์ และการกำหนดนโยบายสำหรับค่าโดยสารในภาพรวมเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ตลอดจนเกิดความยั่งยืนของการใช้อัตราค่าโดยสารร่วม

(๓.๑) เป้าหมาย

ประกาศใช้โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม ส่วนลดและเงื่อนไขระยะเวลาในการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางข้ามระบบ และค่าธรรมเนียมทางการเงินของระบบตั๋วร่วมได้ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙

(๓.๒) กลยุทธ์

จัดทำหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับอัตราค่าโดยสารร่วม ส่วนลดและเงื่อนไขระยะเวลาในการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางข้ามระบบ และค่าธรรมเนียมทางการเงิน

(๓.๓) ตัวชี้วัด

ระดับความสำเร็จของการประกาศใช้โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม ส่วนลดและเงื่อนไขระยะเวลาในการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางข้ามระบบ และค่าธรรมเนียมทางการเงินของระบบตั๋วร่วมตามเป้าหมายที่กำหนด ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙

(๔) แนวทางการพัฒนาที่ ๔ การจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม และการจัดทำมาตรการส่งเสริมการใช้ระบบตัวร่วม

เพื่อให้กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมเป็นกลไกของรัฐในการสนับสนุนการดำเนินงาน การพัฒนา และการส่งเสริมเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้งการส่งเสริมและอุดหนุนประชาชนผู้ใช้บริการ ระบบตัวร่วมให้สามารถใช้ระบบขนส่งสาธารณะด้วยความสะดวก โดยมีต้นทุนการเดินทางที่สมเหตุสมผล ซึ่งค่าโดยสารที่สามารถประหยัดได้จากการใช้ระบบตัวร่วมและค่าโดยสารร่วมนี้ ส่งผลให้ผู้โดยสารในภาพรวม มีภาระค่าโดยสารระบบขนส่งมวลชนลดลง และมีแนวโน้มเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น

(๔.๑) เป้าหมาย

(๔.๑.๑) การจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมแล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙

(๔.๑.๒) กฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม มีผลใช้บังคับภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙

(๔.๒) กลยุทธ์

(๔.๒.๑) จัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม

(๔.๒.๒) จัดทำร่างกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม

(๔.๓) ตัวชี้วัด

(๔.๓.๑) ระดับความสำเร็จของการจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมตามเป้าหมายที่กำหนด ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙

(๔.๓.๒) ระดับความสำเร็จของประกาศใช้กฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมตามเป้าหมายที่กำหนด ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙

(๕) แนวทางการพัฒนาที่ ๕ การกำหนดกลไกกำกับดูแลและการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตัวร่วม

เพื่อกำหนดโครงสร้างการบริหารจัดการและกำกับดูแลระบบตัวร่วม โดยแยกบทบาทของผู้กำหนดนโยบาย (Policy Maker) ผู้กำกับดูแล (Regulator) และผู้ประกอบการ/ผู้ให้บริการ (Operator) ที่เกี่ยวข้องกับระบบตัวร่วมให้มีความชัดเจน เพื่อให้มีความเป็นเอกภาพในการตัดสินใจเชิงนโยบาย

(๕.๑) เป้าหมาย

การจัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตัวร่วมแล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙

(๕.๒) กลยุทธ์

จัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตัวร่วม

(๕.๓) ตัวชี้วัด

ระดับความสำเร็จของการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตัวร่วมแล้วเสร็จตามเป้าหมายที่กำหนด ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙

ทั้งนี้ สามารถแสดงความเชื่อมโยงของแนวทางการพัฒนา เป้าหมาย กลยุทธ์ ตัวชี้วัด และ โครงการ/กิจกรรมภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการกำกับกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) ได้ดังตารางที่ ๔ - ๑๒

ตารางที่ ๔ - ๑๒ ความเชื่อมโยงของแนวทางการพัฒนา เป้าหมาย กลยุทธ์ ตัวชี้วัด และโครงการ/กิจกรรมภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการกำกับการบริหารจัดการระบบตำรวจ (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐)

ลำดับ	โครงการ/กิจกรรม	ตัวชี้วัด	หน่วยงาน รับผิดชอบ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ พ.ศ.															
					๒๕๖๗				๒๕๖๘				๒๕๖๙				๒๕๗๐			
					Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
แนวทางการพัฒนาที่ ๑ การพัฒนากฎหมายเพื่อการบริหารจัดการระบบตำรวจ																				
เป้าหมายที่ ๑ พระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ. มีผลใช้บังคับภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙																				
กลยุทธ์ที่ ๑.๑ จัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ.																				
๑.๑.๑	การจัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ.	ระดับความสำเร็จของการประกาศใช้พระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ. ตามเป้าหมายที่กำหนด ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙																		
	(๑) ยกร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ. ^๑		สนช.	-																
	(๒)นำเสนอ คนต. พิจารณาเห็นชอบร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ.		สนช.																	
	(๓)นำเสนอ ครม. พิจารณาเห็นชอบร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ.		สนช.																	
	(๔)ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ. เข้าสู่การพิจารณาของสคก. และ ครม.		สคก. สคค./ครม. สนช.																	
	(๕)ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ. เข้าสู่การพิจารณาของรัฐสภา		รัฐสภา																	
	(๖) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา		สคค.																	

หมายเหตุ : ^๑ สนช. ได้ดำเนินการยกร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ. แล้วเสร็จ และคณะอนุกรรมการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ. ในคราวประชุม ครั้งที่ ๒/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๒๑ เมษายน ๒๕๖๖ ซึ่งมีรองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง) เป็นประธานอนุกรรมการ ได้มีมติเห็นชอบร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ. (ฉบับปรับปรุง) โดยให้ฝ่ายเลขานุการฯ (สนช.) รับความเห็นของอนุกรรมการฯ ไปดำเนินการและรับฟังความคิดเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติฯ (ฉบับปรับปรุง) ผ่านระบบกลางทางกฎหมายก่อนนำเสนอ คนต. ตามขั้นตอนต่อไป ซึ่ง สนช. ได้จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและประชาชนต่อร่างพระราชบัญญัตินี้ตามบทบัญญัติมาตรา ๗๗ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ จำนวน ๒ ครั้ง ดังนี้ ครั้งที่ ๑ ระหว่างวันที่ ๒๐ มกราคม - ๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕ (๑๖ วัน) และครั้งที่ ๒ ระหว่างวันที่ ๑๒ - ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๖ (๑๙ วัน) ผ่านระบบกลางทางกฎหมาย <https://www.law.go.th> และผ่านการเชื่อมต่อเว็บไซต์ คค. <https://www.mot.go.th> และเว็บไซต์ สนช. <https://www.otp.go.th> ทั้งนี้ คนต. ในคราวประชุม ครั้งที่ ๑/๒๕๖๗ เมื่อวันที่ ๑๒ มิถุนายน ๒๕๖๗ ได้มีมติเห็นชอบร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว และ คค. ได้นำเสนอ ครม. ตามขั้นตอนแล้ว เมื่อวันที่ ๒๓ กรกฎาคม ๒๕๖๗ ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของ ครม. ต่อไป

ลำดับ	โครงการ/กิจกรรม	ตัวชี้วัด	หน่วยงาน รับผิดชอบ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ พ.ศ.															
					๒๕๖๗				๒๕๖๘				๒๕๖๙				๒๕๗๐			
					Q 1	Q 2	Q 3	Q 4	Q 1	Q 2	Q 3	Q 4	Q 1	Q 2	Q 3	Q 4	Q 1	Q 2	Q 3	Q 4
แนวทางการพัฒนาที่ ๑ การพัฒนากฎหมายเพื่อการบริหารจัดการระบบตัวร่วม																				
เป้าหมายที่ ๒ กฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วมมีผลใช้บังคับภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐																				
กลยุทธ์ที่ ๑.๒ จัดทำร่างกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม																				
๑.๒.๑	โครงการพัฒนารูปแบบการกำกับดูแลและ การบริหารจัดการระบบตัวร่วม	ระดับความสำเร็จของการประกาศใช้ กฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับ การบริหารจัดการระบบตัวร่วมตาม เป้าหมายที่กำหนด ภายใน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐	สนข.	๓๕.๙๓๗๐ ^๒																
	(๑) ดำเนินการจ้างที่ปรึกษา																			
	(๒) ลงนามในสัญญา																			
	(๓) ดำเนินโครงการ ระยะเวลา ๗๒๐ วัน																			
๑.๒.๒	การจัดทำร่างกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้อง เพื่อรองรับการกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบ ตัวร่วม ภายใต้โครงการพัฒนารูปแบบการกำกับดูแล และการบริหารจัดการระบบตัวร่วม ดังนี้																			
	(๑) กลุ่มที่ ๑ กลุ่มกฎหมายลำดับรองที่มีความ จำเป็นอย่างมากต่อการบังคับใช้กฎหมาย ได้แก่ กลุ่มกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับการกำหนด มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบตัวร่วม รวมถึง กฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับหลักเกณฑ์การออก ใบอนุญาตประกอบกิจการระบบตัวร่วม และ การดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น (๑.๑) หลักเกณฑ์การได้รับเบี้ยประชุมหรือ ประโยชน์ตอบแทนอื่นของประธาน กรรมการ รองประธานกรรมการ กรรมการ และอนุกรรมการ (๑.๒) มาตรฐานทางเทคโนโลยีของระบบ ตัวร่วม และรูปแบบของระบบตัวร่วม	สนข.																		

หมายเหตุ : ^๒ งบประมาณแผ่นดิน วงเงินรวม ๓๕.๙๓๗๐ ล้านบาท แบ่งเป็น ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ = ๘.๘๘๔๓ ล้านบาท ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙ = ๑๖.๒๖๑๕ ล้านบาท และปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐ = ๑๐.๖๙๑๒ ล้านบาท
โดยมีวัตถุประสงค์หลักของโครงการเพื่อจัดทำร่างกฎหมายลำดับรองเพื่อรองรับการกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตัวร่วมและกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม

ลำดับ	โครงการ/กิจกรรม	ตัวชี้วัด	หน่วยงาน รับผิดชอบ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ พ.ศ.															
					๒๕๖๗				๒๕๖๘				๒๕๖๙				๒๕๗๐			
					Q 1	Q 2	Q 3	Q 4	Q 1	Q 2	Q 3	Q 4	Q 1	Q 2	Q 3	Q 4	Q 1	Q 2	Q 3	Q 4
แนวทางการพัฒนาที่ ๑ การพัฒนากฎหมายเพื่อการบริหารจัดการระบบตัวร่วม																				
เป้าหมายที่ ๒ กฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วมมีผลใช้บังคับภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐																				
กลยุทธ์ที่ ๑.๒ จัดทำร่างกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม																				
	(๑.๓) หลักเกณฑ์ เงื่อนไข และข้อกำหนด ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการ ระบบตัวร่วม (๑.๔) หลักเกณฑ์การเชื่อมต่อระบบตัวร่วม ระหว่างผู้ได้รับใบอนุญาต (๑.๕) การบริหารจัดการรหัสความปลอดภัย ของระบบตัวร่วม (๑.๖) หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไขการ ขอใบอนุญาต การอนุญาต และ การต่อใบอนุญาต ตลอดจนการเสีย ค่าธรรมเนียม (๑.๗) หลักเกณฑ์เกี่ยวกับทุนจดทะเบียน (๑.๘) หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการ โอนสิทธิตามใบอนุญาตให้บุคคลอื่น (๑.๙) หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการ พักหรือหยุดให้บริการระบบตัวร่วม (๑.๑๐) หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไข การเลิกประกอบกิจการระบบตัวร่วม (๑.๑๑) หลักเกณฑ์และวิธีการรวบรวม ข้อมูลการใช้บริการระบบตัวร่วม ข้อมูลการเดินทาง ข้อมูลส่วน บุคคล และประมวลผลข้อมูลเพื่อ การรายงานข้อมูลต่อ สนข.																			

ลำดับ	โครงการ/กิจกรรม	ตัวชี้วัด	หน่วยงาน รับผิดชอบ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ พ.ศ.															
					๒๕๖๗				๒๕๖๘				๒๕๖๙				๒๕๗๐			
					Q 1	Q 2	Q 3	Q 4	Q 1	Q 2	Q 3	Q 4	Q 1	Q 2	Q 3	Q 4	Q 1	Q 2	Q 3	Q 4
แนวทางการพัฒนาที่ ๑ การพัฒนากฎหมายเพื่อการบริหารจัดการระบบตัวร่วม																				
เป้าหมายที่ ๒ กฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วมมีผลใช้บังคับภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐																				
กลยุทธ์ที่ ๑.๒ จัดทำร่างกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม																				
	(๒) กลุ่มที่ ๒ กลุ่มกฎหมายลำดับรองที่มีความจำเป็นต่อการบังคับใช้กฎหมาย ได้แก่ กลุ่มกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับอัตราค่าโดยสารร่วมและกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม		สนข.																	
	(๒.๑) หลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณอัตราค่าโดยสารร่วมและประกาศหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมทางการเงิน (๒.๒) การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วม (๒.๓) หลักเกณฑ์ วิธีการ ระยะเวลาและอัตราส่งเงินเข้ากองทุนของผู้รับใบอนุญาต (๒.๔) การใช้จ่ายเงินกองทุน																			
	(๓) กลุ่มที่ ๓ กลุ่มกฎหมายลำดับรองอื่นที่ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. กำหนดให้สามารถตราขึ้นได้เพื่อประโยชน์ในการดำเนินการ เช่น (๓.๑) ประกาศกำหนดหลักเกณฑ์การพิจารณาและการมีคำสั่งโทษทางปกครอง (๓.๒) ประกาศกำหนดประเภทนิติบุคคลอื่น (๓.๓) ประกาศกำหนดคุณสมบัติ หรือลักษณะต้องห้ามเพิ่มเติมของคณะกรรมการหรือผู้ซึ่งมีอำนาจจัดการของผู้รับใบอนุญาต		สนข.																	

ลำดับ	โครงการ/กิจกรรม	ตัวชี้วัด	หน่วยงาน รับผิดชอบ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ พ.ศ.																	
					๒๕๖๗				๒๕๖๘				๒๕๖๙				๒๕๗๐					
					Q 1	Q 2	Q 3	Q 4	Q 1	Q 2	Q 3	Q 4	Q 1	Q 2	Q 3	Q 4	Q 1	Q 2	Q 3	Q 4		
แนวทางการพัฒนาที่ ๒ การพัฒนาระบบตั๋วร่วมผูกบัญชี (Account-Based Ticketing : ABT) และระบบฐานข้อมูลการเดินทางและค่าโดยสาร																						
เป้าหมายที่ ๑ : เปิดให้บริการระบบตั๋วร่วมผูกบัญชี (ABT) สำหรับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนได้ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐																						
กลยุทธ์ที่ ๒.๑ ปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ (Automatic Fare Collection : AFC) ของระบบขนส่งมวลชนทุกระบบ (รถไฟฟ้า รถโดยสาร และเรือโดยสาร) ให้รองรับระบบตั๋วร่วมผูกบัญชี (ABT)																						
๒.๑.๑	การลงทุนเพื่อปรับปรุงระบบ AFC และการพัฒนาสื่อกลางการชำระค่าโดยสารระบบ ABT ^๓	ระดับความสำเร็จของการปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ (AFC) ของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนให้รองรับระบบตั๋วร่วมผูกบัญชี (ABT) ตามเป้าหมายที่กำหนดภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐	ธนาคารพาณิชย์/ สนข./ขร./ ขบ./จท. รฟม./รฟท./ รฟฟท./ขสมก./ ผู้ให้บริการ ขนส่ง ที่เกี่ยวข้อง	N/A ^๔ (ธนาคารพาณิชย์/ รฟม./รฟท./ ขสมก. และ ผู้ให้บริการขนส่ง ที่เกี่ยวข้อง เป็นผู้ลงทุน)																		
	(๑) การพัฒนาสื่อกลางการชำระค่าโดยสารในรูปแบบ ABT ดังนี้ (๑.๑) ระบบรถไฟฟ้า																					
	(๑.๒) ระบบรถโดยสารประจำทาง (ปรับอากาศ) และระบบเรือโดยสาร																					
	(๒) การปรับปรุง Hardware/Software ระบบ AFC ของผู้ให้บริการขนส่ง (Operators) ให้รองรับระบบตั๋วร่วม ABT Ticket Media ^๔ (๒.๑) ระบบรถไฟฟ้า																					
	(๒.๒) ระบบรถโดยสารประจำทาง (ปรับอากาศ) และระบบเรือโดยสาร																					

หมายเหตุ : ^๓ ดำเนินการจัดทำข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) เพื่อปรับปรุงระบบ AFC และการพัฒนาสื่อกลางการชำระค่าโดยสารระบบ ABT ระหว่างภาครัฐและผู้ให้บริการขนส่งที่เกี่ยวข้อง

^๔ ขึ้นอยู่กับความพร้อมของหน่วยงานรับผิดชอบที่เกี่ยวข้อง

^๕ เงินงบประมาณการลงทุนของหน่วยงานรับผิดชอบที่เกี่ยวข้อง

ลำดับ	โครงการ/กิจกรรม	ตัวชี้วัด	หน่วยงาน รับผิดชอบ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ พ.ศ.																			
					๒๕๖๗				๒๕๖๘				๒๕๖๙				๒๕๗๐							
					Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4				
แนวทางการพัฒนาที่ ๒ การพัฒนาระบบตั๋วร่วมผูกบัญชี (Account-Based Ticketing : ABT) และระบบฐานข้อมูลการเดินทางและค่าโดยสาร																								
เป้าหมายที่ ๑ : เปิดให้บริการระบบตั๋วร่วมผูกบัญชี (ABT) สำหรับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนได้ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐																								
กลยุทธ์ที่ ๒.๑ ปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ (Automatic Fare Collection : AFC) ของระบบขนส่งมวลชนทุกระบบ (รถไฟฟ้า รถโดยสาร และเรือโดยสาร) ให้รองรับระบบตั๋วร่วมผูกบัญชี (ABT)																								
	(๓) การติดตั้งระบบ (Procurement and Setup Hardware/Software Upgrade) ^๔ (๓.๑) ระบบรถไฟฟ้า		รฟม./รฟท./ รฟฟท./ขสมก/ ผู้ให้บริการขนส่ง ที่เกี่ยวข้อง/ ธนาคารพาณิชย์	N/A ^๕ (รฟม. รฟท. ขสมก. และผู้ให้บริการขนส่ง ที่เกี่ยวข้อง เป็นผู้ลงทุน)																				
	(๓.๒) ระบบรถโดยสารประจำทาง (ปรับอากาศ) และระบบเรือโดยสาร																							
	(๔) การขอรับรองมาตรฐาน PCI DSS/ EMV (Certification Process) ^๖ (๔.๑) PCI DSS Compliance		หน่วยงาน เพื่อทำหน้าที่ บริหารจัดการ ระบบตั๋วร่วม ^๗ / ผู้ให้บริการขนส่ง ที่เกี่ยวข้อง	N/A ^๕ (หน่วยงาน เพื่อทำหน้าที่บริหาร จัดการระบบตั๋วร่วม และผู้ให้บริการขนส่ง ที่เกี่ยวข้องเป็นผู้ลงทุน)																				
	(๔.๒) EMV Compliance																							
เป้าหมายที่ ๒ : มีระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) ที่รองรับระบบตั๋วร่วมผูกบัญชี (ABT) ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐																								
กลยุทธ์ที่ ๒.๒ พัฒนาศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) ที่รองรับระบบตั๋วร่วมผูกบัญชี (ABT)																								
๒.๒.๑	โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินงานควบคุมงาน ซื้อพร้อมติดตั้งระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) ^๘	ระดับความสำเร็จของการพัฒนา ระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) ที่รองรับระบบตั๋วร่วมผูกบัญชี (ABT) ตามเป้าหมายที่กำหนด ภายใน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐	สนข./ หน่วยงาน เพื่อทำหน้าที่ บริหารจัดการ ระบบตั๋วร่วม ^๗	๑๙๑.๕๐๐๐ ^๙																				
													ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙ ๖๖.๐๐๐๐ ล้านบาท				ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐ ๑๒๕.๕๐๐๐ ล้านบาท							

หมายเหตุ : ^๔ ขึ้นอยู่กับความพร้อมของหน่วยงานรับผิดชอบที่เกี่ยวข้อง

^๕ เงินงบประมาณการลงทุนของหน่วยงานรับผิดชอบที่เกี่ยวข้อง

^๖ จำเป็นต้องได้รับความร่วมมือจากผู้ให้บริการขนส่งที่เกี่ยวข้อง และธนาคารพาณิชย์

^๗ กรณีที่ยังไม่มีการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ให้ สนข. เป็นหน่วยงานรับผิดชอบดำเนินการ

^๘ หาก สนข. สามารถดำเนินการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตั๋วร่วมแล้วเสร็จตามเป้าหมายที่กำหนด (ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙) ให้หน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตั๋วร่วมเป็นผู้ลงทุนซื้อพร้อมติดตั้งระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) ดังกล่าว กรณีที่ยังไม่มีการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ให้ สนข. เป็นหน่วยงานรับผิดชอบดำเนินการ

^๙ เป็นงบประมาณแผ่นดินที่ใช้ในการดำเนินโครงการในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙ และ ๒๕๗๐ (ระยะเวลาดำเนินโครงการ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙ – ๒๕๗๒ วงเงินรวม ๓๓๐.๐๐๐๐ ล้านบาท แบ่งเป็น ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙ = ๖๖.๐๐๐๐ ล้านบาท ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐ = ๑๒๕.๕๐๐๐ ล้านบาท ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๑ = ๑๐๕.๖๐๐๐ ล้านบาท และปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๒ = ๓๓.๐๐๐๐ ล้านบาท)

ลำดับ	โครงการ/กิจกรรม	ตัวชี้วัด	หน่วยงาน รับผิดชอบ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ พ.ศ.															
					๒๕๖๗				๒๕๖๘				๒๕๖๙				๒๕๗๐			
					Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
แนวทางการพัฒนาที่ ๒ การพัฒนาระบบตั๋วร่วมผูกบัญชี (Account-Based Ticketing : ABT) และระบบฐานข้อมูลการเดินทางและค่าโดยสาร																				
เป้าหมายที่ ๒ : มีระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) ที่รองรับระบบตั๋วร่วมผูกบัญชี (ABT) ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐																				
กลยุทธ์ที่ ๒.๒ พัฒนาศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) ที่รองรับระบบตั๋วร่วมผูกบัญชี (ABT)																				
๒.๒.๒	โครงการซื้อพร้อมติดตั้งระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) ^{๑๐}		สนข./ หน่วยงาน เพื่อทำหน้าที่ บริหารจัดการ ระบบตั๋วร่วม ^๗	๕๘๕.๐๐๐๐ ^{๑๓}																ปี งบ. พ.ศ. ๒๕๗๐ ๕๘๕.๐๐๐๐ ลบ.
เป้าหมายที่ ๓ : มีระบบฐานข้อมูลการเดินทางและค่าโดยสารที่สามารถเชื่อมโยงกับระบบข้อมูลของศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) และของผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชนภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐																				
กลยุทธ์ที่ ๒.๓ พัฒนาระบบฐานข้อมูลการเดินทางและค่าโดยสารที่สามารถเชื่อมโยงกับระบบข้อมูลของศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) และของผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชน																				
๒.๓.๑	การพัฒนามาตรฐานในการสื่อสารกับ e-Wallet ^{๑๒}	ระดับความสำเร็จของการพัฒนาระบบฐานข้อมูลการเดินทางและค่าโดยสารที่สามารถเชื่อมโยงกับระบบข้อมูลของศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) และ	ธนาคารพาณิชย์/ สนข./ขร./ขบ./ จท./รฟม./รฟท./ รฟฟท./ขสมก./ ผู้ให้บริการขนส่งที่เกี่ยวข้อง	- ^{๑๓}																
๒.๓.๒	การจัดทำและเจรจาข้อตกลงทางธุรกิจ (การลงทุน Hardware และ Software การจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) เป็นต้น) ^{๑๔}	ของผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชนตามเป้าหมายที่กำหนดภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐	สนข./หน่วยงาน เพื่อทำหน้าที่ บริหารจัดการ ระบบตั๋วร่วม	- ^{๑๓}																

หมายเหตุ : ^{๑๐} หาก สนข. สามารถดำเนินการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตั๋วร่วมแล้วเสร็จตามเป้าหมายที่กำหนด (ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๙) ให้หน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตั๋วร่วมเป็นผู้ลงทุนซื้อพร้อมติดตั้งระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) ดังกล่าว กรณีที่ยังไม่มีการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ให้ สนข. เป็นหน่วยงานรับผิดชอบดำเนินการ

^{๑๑} เป็นงบประมาณแผ่นดินที่ใช้ในการดำเนินโครงการในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐ (ระยะเวลาดำเนินโครงการ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐ – ๒๕๗๓ วงเงินรวม ๑,๓๐๐.๐๐๐๐ ล้านบาท แบ่งเป็น ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐ = ๕๕๕.๐๐๐๐ ล้านบาท ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๑ = ๔๔๔.๐๐๐๐ ล้านบาท ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๒ = ๑๘๑.๐๐๐๐ ล้านบาท และปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๓ = ๓๙.๐๐๐๐ ล้านบาท)

^{๑๒} ดำเนินการจัดทำข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) เพื่อพัฒนาฐานมาตรฐานในการสื่อสารกับ e-Wallet ระหว่างธนาคารพาณิชย์ รฟม. รฟท. รฟฟท. ขสมก. และผู้ให้บริการขนส่งที่เกี่ยวข้อง

^{๑๓} งบประมาณภายใต้โครงการพัฒนารูปแบบการกำกับดูแลและการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

^{๑๔} หาก สนข. สามารถดำเนินการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตั๋วร่วมแล้วเสร็จตามเป้าหมายที่กำหนด (ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๙) ให้หน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตั๋วร่วมเป็นผู้ลงทุนซื้อพร้อมติดตั้งระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) ดังกล่าว กรณีที่ยังไม่มีการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ให้ สนข. เป็นหน่วยงานรับผิดชอบดำเนินการ

ลำดับ	โครงการ/กิจกรรม	ตัวชี้วัด	หน่วยงาน รับผิดชอบ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ พ.ศ.															
					๒๕๖๗				๒๕๖๘				๒๕๖๙				๒๕๗๐			
					Q 1	Q 2	Q 3	Q 4	Q 1	Q 2	Q 3	Q 4	Q 1	Q 2	Q 3	Q 4	Q 1	Q 2	Q 3	Q 4
แนวทางการพัฒนาที่ ๒ การพัฒนาระบบตั๋วร่วมผูกบัญชี (Account-Based Ticketing : ABT) และระบบฐานข้อมูลการเดินทางและค่าโดยสาร																				
เป้าหมายที่ ๓ : มีระบบฐานข้อมูลการเดินทางและค่าโดยสารที่สามารถเชื่อมโยงกับระบบข้อมูลของศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) และของผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชนภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐																				
กลยุทธ์ที่ ๒.๓ พัฒนาระบบฐานข้อมูลการเดินทางและค่าโดยสารที่สามารถเชื่อมโยงกับระบบข้อมูลของศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) และของผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชน																				
๒.๓.๓	การประกาศมาตรฐานในการสื่อสารของอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องในการชำระค่าโดยสาร		สนช. โดยความร่วมมือ กับสำนักงาน พัฒนาธุรกรรม ทางอิเล็กทรอนิกส์ (สพธอ.) และ ธนาคารแห่ง ประเทศไทย (ธปท.)	- ๑๓																
๒.๓.๔	การพัฒนาระบบ ABT และฐานข้อมูลการเดินทาง (๑) การจัดทำ e-Wallet (สำหรับ ABT Ticketing)		สนช./หน่วยงาน เพื่อทำหน้าที่ บริหารจัดการ ระบบตั๋วร่วม	- ๑๔																
	(๒) การออกแบบระบบ ABT และฐานข้อมูล																			
	(๓) การพัฒนาระบบ ABT/Tokenisation สำหรับศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH)																			

หมายเหตุ : ^{๑๓} งบประมาณภายใต้โครงการพัฒนารูปแบบการกำกับการดูแลและการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

^{๑๔} งบประมาณภายใต้โครงการซื้อพร้อมติดตั้งระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH)

ลำดับ	โครงการ/กิจกรรม	ตัวชี้วัด	หน่วยงาน รับผิดชอบ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ พ.ศ.																
					๒๕๖๗				๒๕๖๘				๒๕๖๙				๒๕๗๐				
					Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	
แนวทางการพัฒนาที่ ๓ การจัดทำโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม และหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมทางการเงินของระบบตั๋วร่วม																					
เป้าหมาย : ประกาศใช้โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม ส่วนลดและเงื่อนไขระยะเวลาในการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางข้ามระบบ และค่าธรรมเนียมทางการเงินของระบบตั๋วร่วมได้ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙																					
กลยุทธ์ : ๓.๑ จัดทำหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับอัตราค่าโดยสารร่วม ส่วนลดและเงื่อนไขระยะเวลาในการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางข้ามระบบ และค่าธรรมเนียมทางการเงิน																					
๓.๑.๑	การกำหนดรูปแบบสัญญาสัมปทานมาตรฐานที่มีตารางอัตราค่าโดยสารเดียวกัน (Common Fare Table)	ระดับความสำเร็จของการประกาศใช้โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม ส่วนลดและเงื่อนไขระยะเวลาในการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางข้ามระบบ และค่าธรรมเนียมทางการเงินของระบบตั๋วร่วมตามเป้าหมายที่กำหนด ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙	คนต./สนข.	- ๑๓																	
๓.๑.๒	การกำหนดการจัดสรรรายได้ค่าโดยสารของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน		คนต./สนข.	- ๑๓																	
๓.๑.๓	การกำหนดส่วนลดค่าโดยสารข้ามระบบระหว่างรถไฟฟ้ากับรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน สายสีแดง สายท่าอากาศยาน รถไฟฟ้า ARL รถโดยสาร และเรือโดยสาร		คนต./สนข.	- ๑๓																	
๓.๑.๔	การเจรจาข้อตกลงทางธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับอัตราค่าโดยสารร่วม ส่วนลดข้ามระบบ ค่าธรรมเนียมทางการเงิน และเงื่อนไขระยะเวลาในการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางข้ามระบบ		สนข./รฟม./รฟท. ผู้ให้บริการขนส่งที่เกี่ยวข้อง	- ๑๓																	
๓.๑.๕	การจัดทำประกาศอัตราค่าโดยสารร่วมของระบบรถไฟฟ้า (๑) ยกร่างประกาศหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมของระบบรถไฟฟ้า (๒) รับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่เกี่ยวข้อง (๓) นำเสนอ คนต. พิจารณาให้ความเห็นชอบ (๔) ประกาศหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าโดยสารร่วมของระบบรถไฟฟ้า		สนข./ขร.	- ๑๓																	

หมายเหตุ : ^{๑๓} งบประมาณภายใต้โครงการพัฒนารูปแบบการกำกับดูแลและการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

ลำดับ	โครงการ/กิจกรรม	ตัวชี้วัด	หน่วยงาน รับผิดชอบ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ พ.ศ.															
					๒๕๖๗				๒๕๖๘				๒๕๖๙				๒๕๗๐			
					Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
แนวทางการพัฒนาที่ ๓ การจัดทำโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม และหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมทางการเงินของระบบตัวร่วม																				
เป้าหมาย : ประกาศใช้โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม ส่วนลดและเงื่อนไขระยะเวลาในการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางข้ามระบบ และค่าธรรมเนียมทางการเงินของระบบตัวร่วมได้ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙																				
กลยุทธ์ : ๓.๑ จัดทำหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับอัตราค่าโดยสารร่วม ส่วนลดและเงื่อนไขระยะเวลาในการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางข้ามระบบ และค่าธรรมเนียมทางการเงิน																				
๓.๑.๖	การจัดทำประกาศส่วนลดค่าโดยสารข้ามระบบระหว่างรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกับระบบขนส่งรูปแบบอื่น(รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกับรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดง/รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกับสายท่าอากาศยานรถไฟฟ้า ARL/รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกับรถโดยสาร/รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกับเรือโดยสาร) (๑) ยกร่างประกาศส่วนลดค่าโดยสารข้ามระบบระหว่างรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกับระบบขนส่งรูปแบบอื่น (๒) รับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่เกี่ยวข้อง (๓) นำเสนอ คนต. พิจารณาให้ความเห็นชอบ (๔) ประกาศส่วนลดค่าโดยสารข้ามระบบระหว่างรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกับระบบขนส่งรูปแบบอื่น		สนข./ ขร./ขบ./จท./ รฟม./รฟท.	- ๑๓																
๓.๑.๗	การจัดทำประกาศหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมทางการเงิน (๑) ยกร่างประกาศหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมทางการเงิน (๒) รับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่เกี่ยวข้อง (๓) นำเสนอ คนต. พิจารณาให้ความเห็นชอบ (๔) ประกาศหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมทางการเงิน		สนข./ธปท./ ธนาคาร พาณิชย์	- ๑๓																

หมายเหตุ : ^{๑๓} งบประมาณภายใต้โครงการพัฒนารูปแบบการกำกับดูแลและการจัดการระบบตัวร่วม

ลำดับ	โครงการ/กิจกรรม	ตัวชี้วัด	หน่วยงาน รับผิดชอบ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ พ.ศ.															
					๒๕๖๗				๒๕๖๘				๒๕๖๙				๒๕๗๐			
					Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
แนวทางการพัฒนาที่ ๔ การจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม และการจัดทำมาตรการส่งเสริมการใช้ระบบตัวร่วม																				
เป้าหมายที่ ๑ : การจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมแล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙																				
กลยุทธ์ที่ ๔.๑ จัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม																				
๔.๑.๑	การเสนอขอจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม	ระดับความสำเร็จของการจัดตั้ง กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม ตามเป้าหมายที่กำหนด ภายใน ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙																		
	(๑) เสนอกรมบัญชีกลางและคณะกรรมการนโยบาย การบริหารทุนหมุนเวียนเพื่อขอจัดตั้งกองทุนฯ ^{๑๖}		สนช./ กรมบัญชีกลาง	-																
	(๒) คณะกรรมการนโยบายการบริหารทุนหมุนเวียน เสนอผลการพิจารณาต่อ ครม. เพื่อพิจารณา ให้ความเห็นชอบ พร้อมทั้งแจ้งผลการพิจารณา ให้ สนช. ทราบเพื่อดำเนินการตามขั้นตอน		คณะกรรมการ นโยบายการบริหาร ทุนหมุนเวียน/ กระทรวงการคลัง/ กรมบัญชีกลาง	-																
๔.๑.๒	ทบทวนและปรับปรุงโครงสร้างองค์กรของ สำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม ให้รองรับบทบาทภารกิจในการเป็นหน่วยงาน กำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตัวร่วม และกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม		สนช./ สำนักงาน ก.พ.ร./ สำนักงาน ก.พ.																	

หมายเหตุ : ^{๑๖} สนช. ได้นำเสนอรายละเอียดเพื่อขอจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมต่อกรมบัญชีกลางเพื่อพิจารณานำเสนอคณะกรรมการนโยบายการบริหารทุนหมุนเวียนตามขั้นตอนแล้ว จำนวน ๒ ครั้ง ดังนี้ เมื่อเดือนมกราคม ๒๕๖๗ และกรกฎาคม ๒๕๖๗

ลำดับ	โครงการ/กิจกรรม	ตัวชี้วัด	หน่วยงานรับผิดชอบ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ พ.ศ.															
					๒๕๖๗				๒๕๖๘				๒๕๖๙				๒๕๗๐			
					Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
แนวทางการพัฒนาที่ ๔ การจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม และการจัดทำมาตรการส่งเสริมการใช้ระบบตัวร่วม																				
เป้าหมายที่ ๒ : กฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมมีผลใช้บังคับภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙																				
กลยุทธ์ที่ ๔.๒ จัดทำร่างกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม																				
๔.๒.๑	การดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมาย เพื่อให้มีผลเป็นการจัดตั้งเงินทุนหมุนเวียน (ภายหลังพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วมมีผลใช้บังคับ)	ระดับความสำเร็จของประกาศใช้กฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม ตามเป้าหมายที่กำหนดภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙																		
	(๑) ออกประกาศ/ระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการบริหารเงินทุนหมุนเวียน		คนต./สนข.	-																
	(๒) การระดมเงินกองทุน		คนต./สนข.	- ๑๘																
	(๓) การสนับสนุนส่วนต่างรายได้จากการประยุกต์ใช้อัตราค่าโดยสารร่วม ^{๑๗}		คณะกรรมการบริหารกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม/สนข.	- ๑๘																

หมายเหตุ : ^{๑๗} การสนับสนุนส่วนต่างรายได้จากการประยุกต์ใช้อัตราค่าโดยสารร่วม ตามระยะเวลาของกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม (ตามระยะเวลาของสัญญาสัมปทานของผู้ให้บริการขนส่งภาคเอกชนที่ได้รับผลกระทบจากการประยุกต์ใช้อัตราค่าโดยสารร่วม)

^{๑๘} เงินงบประมาณจากกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม โดยให้ใช้จ่ายเพื่อเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม

ลำดับ	โครงการ/กิจกรรม	ตัวชี้วัด	หน่วยงาน รับผิดชอบ	งบประมาณ (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ พ.ศ.															
					๒๕๖๗				๒๕๖๘				๒๕๖๙				๒๕๗๐			
					Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
แนวทางการพัฒนาที่ ๕ การกำหนดกลไกกำกับดูแลและการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตำรวจ																				
เป้าหมาย : การจัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตำรวจแล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙																				
กลยุทธ์ที่ ๕.๑ จัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตำรวจ																				
๕.๑.๑	การจัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตำรวจ	ระดับความสำเร็จของการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตำรวจตามเป้าหมายที่กำหนดภายในปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๖๙		- ๑๓																
	(๑) งานศึกษาทบทวน ปรับปรุง และกำหนดบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานรัฐ เพื่อให้รองรับบทบาทภารกิจในการเป็นหน่วยงานกำกับดูแลการบริหารจัดการระบบตำรวจภายใต้ร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตำรวจ พ.ศ.		สนข.																	
	(๒) งานศึกษาและเสนอแนะรูปแบบการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตำรวจ		สนข.																	
	(๓) รับฟังความเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย		สนข.																	
	(๔) นำเสนอ คนต. พิจารณาให้ความเห็นชอบ		สนข.																	
	(๕) นำเสนอ ครม. พิจารณาให้ความเห็นชอบ		สนข.																	
	(๖) ดำเนินการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตำรวจตามขั้นตอนของกฎหมาย		หน่วยงาน เพื่อทำหน้าที่ บริหารจัดการ ระบบตำรวจ ^๗																	

หมายเหตุ : ^๗ กรณีที่ยังไม่มีการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตำรวจ ให้ สนข. เป็นหน่วยงานรับผิดชอบดำเนินการ

^{๑๓} งบประมาณภายใต้โครงการพัฒนารูปแบบการกำกับดูแลและการบริหารจัดการระบบตำรวจ

๔.๔.๔ สรุปงบประมาณจำแนกตามแนวทางการพัฒนา

แผนปฏิบัติการด้านการกำกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) มีจำนวนทั้งสิ้น ๒๑ โครงการ/กิจกรรม (๓ โครงการ ๑๘ กิจกรรม) และกรอบวงเงินลงทุน ในระหว่าง พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐ รวมทั้งสิ้น ๘๑๒.๓๓๗๐ ล้านบาท โดยสามารถสรุปจำนวนโครงการ/กิจกรรม และกรอบวงเงินงบประมาณดำเนินการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการกำกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) จำแนกตามแนวทางการพัฒนาได้ดังตารางที่ ๔ - ๑๓ ดังนี้

ตารางที่ ๔ - ๑๓ สรุปจำนวนโครงการ/กิจกรรม และกรอบวงเงินงบประมาณดำเนินการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการกำกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) จำแนกตามแนวทางการพัฒนา

กลยุทธ์	จำนวน (โครงการ/ กิจกรรม)	กรอบวงเงินงบประมาณ (ล้านบาท)				
		ปีงบประมาณ พ.ศ.				รวมวงเงิน (ล้านบาท)
		๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	
แนวทางการพัฒนาที่ ๑ การพัฒนากฎหมายเพื่อการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม						
กลยุทธ์ที่ ๑.๑ จัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ.	๑	-	-	-	-	-
กลยุทธ์ที่ ๑.๒ จัดทำร่างกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม	๒	-	๘.๙๘๔๓	๑๖.๒๖๑๕	๑๐.๖๙๑๒	๓๕.๙๓๗๐ ^๑
รวม	๓	-	๘.๙๘๔๓	๑๖.๒๖๑๕	๑๐.๖๙๑๒	๓๕.๙๓๗๐ ^๑
แนวทางการพัฒนาที่ ๒ การพัฒนาระบบตั๋วร่วมผูกบัญชี (Account-Based Ticketing : ABT) และระบบฐานข้อมูลการเดินทางและค่าโดยสาร						
กลยุทธ์ที่ ๒.๑ ปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ (Automatic Fare Collection : AFC) ของระบบขนส่งมวลชน ทุกระบบ (รถไฟฟ้า รถโดยสาร และเรือโดยสาร) ให้รองรับระบบตั๋วร่วมผูกบัญชี (ABT)	๑	-	-	N/A ^๑	N/A ^๑	N/A ^๑
กลยุทธ์ที่ ๒.๒ พัฒนาศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) ที่รองรับระบบตั๋วร่วมผูกบัญชี (ABT)	๒			๖๖.๐๐๐๐	๗๑๐.๔๐๐๐	๗๗๖.๔๐๐๐ ^๒
กลยุทธ์ที่ ๒.๓ พัฒนาระบบฐานข้อมูลการเดินทางและค่าโดยสารที่สามารถเชื่อมโยงกับระบบข้อมูลของศูนย์บริหาร จัดการรายได้กลาง (CCH) และของผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชน	๔	-	-	- ^B	- ^C	- ^C
รวม	๗	-	-	๖๖.๐๐๐๐	๗๑๐.๔๐๐๐	๗๗๖.๔๐๐๐ ^๒
แนวทางการพัฒนาที่ ๓ การจัดทำโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม และหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมทางการเงินของระบบตั๋วร่วม						
กลยุทธ์ที่ ๓.๑ จัดทำหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับอัตราค่าโดยสารร่วม ส่วนลดและเงื่อนไขระยะเวลาในการเปลี่ยนรูปแบบ การเดินทางข้ามระบบ และค่าธรรมเนียมทางการเงิน	๗	-	- ^A	- ^A	-	-
รวม	๗	-	- ^A	- ^A	-	-

กลยุทธ์	จำนวน (โครงการ/ กิจกรรม)	กรอบวงเงินงบประมาณ (ล้านบาท)				
		ปีงบประมาณ พ.ศ.				รวมวงเงิน (ล้านบาท)
		๒๕๖๗	๒๕๖๘	๒๕๖๙	๒๕๗๐	
แนวทางการพัฒนาที่ ๔ การจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม และการจัดทำมาตรการส่งเสริมการใช้ระบบตัวร่วม						
กลยุทธ์ที่ ๔.๑ จัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม	๒	-	-	-	-	-
กลยุทธ์ที่ ๔.๒ จัดทำร่างกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม	๑	-	_ A	_ A	_ A	_ A
รวม	๓	-	_ A	_ A	_ A	_ A
แนวทางการพัฒนาที่ ๕ การกำหนดกลไกกำกับดูแลและการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตัวร่วม						
กลยุทธ์ที่ ๕.๑ จัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตัวร่วม	๑	-	_ A	_ A	_ A	_ A
รวม	๑	-	_ A	_ A	_ A	_ A
รวม ๕ แนวทางการพัฒนา	๒๑	-	๘.๙๘๔๓	๘๒.๒๖๑๕	๗๒๑.๐๙๑๒	๘๑๒.๓๓๗๐

หมายเหตุ : N/A^๑ หมายถึง เป็นโครงการ/กิจกรรมที่ดำเนินการโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นผู้ลงทุน

^๑ งบประมาณแผ่นดินภายใต้โครงการพัฒนารูปแบบการกำกับดูแลและการบริหารจัดการระบบตัวร่วม วงเงินรวม ๓๕.๙๓๗๐ ล้านบาท แบ่งเป็น ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๘ = ๘.๙๘๔๓ ล้านบาท ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙ = ๑๖.๒๖๑๕ ล้านบาทและปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐ = ๑๐.๖๙๑๒ ล้านบาท

^๒ งบประมาณแผ่นดินภายใต้โครงการที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

- โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินงานควบคุมงานซื้อพร้อมติดตั้งระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) วงเงินรวม ๓๓๓๐ ล้านบาท แบ่งเป็น ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙ = ๖๖.๐๐๐๐ ล้านบาท ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐ = ๑๒๕.๔๐๐๐ ล้านบาท ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๑ = ๑๐๕.๖๐๐๐ ล้านบาท และปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๒ = ๓๓.๐๐๐๐ ล้านบาท
- โครงการซื้อพร้อมติดตั้งระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) วงเงินรวม ๑,๓๐๐.๐๐๐๐ ล้านบาท แบ่งเป็น ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐ = ๕๘๕.๐๐๐๐ ล้านบาท ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๑ = ๔๙๔.๐๐๐๐ ล้านบาท ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๒ = ๑๘๒.๐๐๐๐ ล้านบาท และปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๓ = ๓๙.๐๐๐๐ ล้านบาท)

^A หมายถึง เป็นโครงการ/กิจกรรมที่ใช้งบประมาณภายใต้โครงการพัฒนารูปแบบการกำกับดูแลและการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

^B หมายถึง เป็นโครงการ/กิจกรรมที่ใช้งบประมาณภายใต้โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินงานควบคุมงานซื้อพร้อมติดตั้งระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH)

^C หมายถึง เป็นโครงการ/กิจกรรมที่ใช้งบประมาณภายใต้โครงการซื้อพร้อมติดตั้งระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH)

๔.๕ การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านการกำกับบริหารจัดการระบบตำรวจ (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐)**๔.๕.๑ ระดับนโยบาย**

คณะกรรมการนโยบายระบบตำรวจ (คนต.) เป็นกลไกสำคัญในการจัดทำและเสนอแนะนโยบายหรือแนวทางในการบริหารจัดการระบบตำรวจ และโครงสร้างอัตราค่าโดยสารถร่วมและค่าธรรมเนียมในการดำเนินงานระบบตำรวจที่สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และนโยบายของรัฐบาลต่อคณะรัฐมนตรี กำหนดแผนงานและหน่วยงานของรัฐผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติตามนโยบายหรือแนวทางในการบริหารจัดการระบบตำรวจ รวมทั้งติดตามและประเมินผลการดำเนินการของผู้ให้บริการขนส่งในการปฏิบัติตามนโยบายหรือแนวทางในการบริหารจัดการระบบตำรวจดังกล่าว

๔.๕.๒ ระดับการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการฯ ไปสู่การปฏิบัติ

การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการฯ ไปสู่การปฏิบัติ มีกลไกในดำเนินงาน กำกับ และติดตามประเมินผลการดำเนินการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการกำกับบริหารจัดการระบบตำรวจ (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) เมื่อกระทรวงคมนาคมได้พิจารณาให้ความเห็นชอบในหลักการของแผนปฏิบัติการฯ ตามที่ สนข. เสนอ พร้อมทั้งมอบหมายให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานนอกสังกัดที่เกี่ยวข้องที่เป็นหน่วยงานหลักและหน่วยงานสนับสนุนในแต่ละแนวทางการพัฒนา เพื่อดำเนินการตามโครงการ/กิจกรรมที่กำหนดไว้ภายใต้แผนปฏิบัติการดังกล่าว โดยมี สนข. เป็นผู้รับผิดชอบในการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการฯ โดยมีรายละเอียดแสดงได้ดังตารางที่ ๔ - ๑๔ ดังนี้

ตารางที่ ๔ - ๑๔ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านการกำกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐)

แนวทางการพัฒนา	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ปีงบประมาณ พ.ศ.															
			๒๕๖๗				๒๕๖๘				๒๕๖๙				๒๕๗๐			
			Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
แนวทางการพัฒนาที่ ๑ การพัฒนากฎหมายเพื่อการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม																		
เป้าหมายที่ ๑ พระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ. มีผลใช้บังคับภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙	สนช.	สกก./ สลค.																
เป้าหมายที่ ๒ กฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมมีผลใช้บังคับภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐	สนช.	-																
แนวทางการพัฒนาที่ ๒ การพัฒนาระบบตั๋วร่วมผูกบัญชี (Account-Based Ticketing : ABT) และระบบฐานข้อมูลการเดินทางและค่าโดยสาร																		
เป้าหมายที่ ๑ เปิดให้บริการระบบตั๋วร่วมผูกบัญชี (ABT) สำหรับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนได้ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐	สนช./ขร./CTC *	ขบ./จท./รฟม./รฟท./รฟฟท./ขสมก./ผู้ให้บริการขนส่งที่เกี่ยวข้อง/ธนาคารพาณิชย์																
เป้าหมายที่ ๒ มีระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) ที่รองรับระบบตั๋วร่วมผูกบัญชี (ABT) ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐	สนช./CTC *	ขร./ขบ./จท./รฟม./รฟท./รฟฟท./ขสมก./ผู้ให้บริการขนส่งที่เกี่ยวข้อง/ธนาคารพาณิชย์																
เป้าหมายที่ ๓ มีระบบฐานข้อมูลการเดินทางและค่าโดยสารที่สามารถเชื่อมโยงกับระบบข้อมูลของศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) และของผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชนภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๗๐	สนช./CTC *	ขร./ขบ./จท./รฟม./รฟท./รฟฟท./ขสมก./ผู้ให้บริการขนส่งที่เกี่ยวข้อง/ธนาคารพาณิชย์ สฟธอ. ๒ และ ธปท.																
แนวทางการพัฒนาที่ ๓ การจัดทำโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม และหลักเกณฑ์การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมทางการเงินของระบบตั๋วร่วม																		
เป้าหมาย : ประกาศใช้โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม ส่วนลดและเงื่อนไขระยะเวลาในการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางข้ามระบบ และค่าธรรมเนียมทางการเงินของระบบตั๋วร่วมได้ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙	คต./สนช./ขร./ขบ./จท./รฟม./รฟท.	ธปท./ผู้ให้บริการขนส่งที่เกี่ยวข้อง/ธนาคารพาณิชย์																

ตารางที่ ๔ - ๑๔ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม (พ.ศ. ๒๕๖๗ - ๒๕๗๐) (ต่อ)

แนวทางการพัฒนา	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ปีงบประมาณ พ.ศ.															
			๒๕๖๗				๒๕๖๘				๒๕๖๙				๒๕๗๐			
			Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
แนวทางการพัฒนาที่ ๔ การจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม และการจัดทำมาตรการส่งเสริมการใช้ระบบตัวร่วม																		
เป้าหมายที่ ๑ การจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมแล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙	สนข.	กระทรวงการคลัง/ สำนักงาน ก.พ.ร./ สำนักงาน ก.พ./ กรมบัญชีกลาง																
เป้าหมายที่ ๒ กฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม มีผลใช้บังคับภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙	คนต./คณะกรรมการ บริหารกองทุนส่งเสริม ระบบตัวร่วม/สนข																	
แนวทางการพัฒนาที่ ๕ การกำหนดกลไกกำกับดูแลและการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตัวร่วม																		
เป้าหมาย : การจัดตั้งหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตัวร่วมแล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๙	สนข./CTC ^๑																	

หมายเหตุ : ^๑ CTC = หน่วยงานเพื่อทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตัวร่วม

^๒ สพอ. = สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์

๔.๕.๓ การติดตามและประเมินผล

การติดตาม (Monitoring) และประเมินผล (Evaluation) เป็นเครื่องมือที่ช่วยในการปรับปรุงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน และเป็นการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูล ทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพ เพื่อให้เกิดการปรับปรุงวิธีการดำเนินงาน หรือปรับเปลี่ยนเป้าหมายของโครงการหรือกิจกรรมต่าง ๆ ให้เหมาะสมกับทรัพยากรหรือสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงในระหว่างปีและในปีต่อไป รวมถึงเป็นตัวบ่งชี้ว่าผลการดำเนินงานเป็นไปตามวัตถุประสงค์หรือบรรลุเป้าหมายตามแผนที่วางไว้หรือไม่อย่างไร เพื่อนำข้อมูลดังกล่าวมาใช้ในการปรับปรุง แก้ไข ขยายขอบเขตหรือแม้แต่ยุติการดำเนินงาน หากแผนนั้นยังไม่บังเกิดประโยชน์แก่หน่วยงานและประชาชนโดยรวม ดังนั้น ผลที่ได้จากการติดตามและประเมินผลแผนปฏิบัติการดังกล่าวจะเป็นข้อมูลที่สามารรถ นำไปใช้ในการปรับปรุงและตัดสินใจของคณะกรรมการที่เกี่ยวข้อง และผู้บริหารทั้งในระดับกระทรวงและระดับองค์กรต่อไป การติดตามและประเมินผลจึงเป็นเครื่องมือที่จำเป็นในการปรับปรุงประสิทธิภาพของแนวทางการพัฒนาโครงการ/กิจกรรมที่ดำเนินการอยู่ ตลอดจนการนำมาใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนในปีต่อไป

ดังนั้น เพื่อให้แผนปฏิบัติการฯ สามารถดำเนินงานบรรลุตามเป้าหมายที่กำหนดได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงได้จัดทำแนวทางการติดตามและประเมินผลแผนดังกล่าว เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการติดตามความก้าวหน้าของแผนปฏิบัติการฯ การประเมินผลแผนและกลยุทธ์ภายใต้แผนพัฒนาดังกล่าว ซึ่งการติดตามและประเมินผลเป็นการประเมินหลังจากการจัดทำโครงการแล้วเสร็จ โดยสามารถวัดผลสัมฤทธิ์ของแผนปฏิบัติการฯ การวิเคราะห์ปัญหา อุปสรรค ผลกระทบในภาพรวมจากการดำเนินงาน และจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในการปฏิบัติงาน และดำเนินการรายงานผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง

(๑) การติดตามและประเมินผล

แผนปฏิบัติการฯ มีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาระบบตัวร่วม ให้การกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วมซึ่งเป็นกลไกสำคัญในการผลักดันให้การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล สามารถเชื่อมต่อการเดินทางทั้งภายในรูปแบบการเดินทางเดียวกันหรือระหว่างรูปแบบการเดินทางได้โดยสะดวก ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยการใช้โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและบัตรโดยสารร่วม ช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางในระบบขนส่งสาธารณะของประชาชน และสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางจากรถส่วนบุคคลมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น รวมทั้งสนับสนุนให้เกิดการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มมากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล ที่ได้กำหนดให้การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น โดยในปี พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ ๔๐

(๒) กรอบระยะเวลาการติดตามและประเมินผล

การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการฯ ได้กำหนดกรอบระยะเวลาในการติดตามในไตรมาสที่ ๒ (ภายในเดือนมีนาคม) และไตรมาสที่ ๔ (ภายในเดือนกันยายน) ของทุกปี โดย สนข. จะสรุปผลความก้าวหน้าการดำเนินงาน ปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงานรวมทั้งเสนอแนะแนวทางแก้ไข ปัญหา/อุปสรรคในการดำเนินงานเพื่อนำเสนอคณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม เพื่อให้เกิดการเร่งรัดติดตามความก้าวหน้าของการดำเนินงานภายใต้แผนปฏิบัติการดังกล่าวให้เป็นไปตามกรอบระยะเวลาที่กำหนดไว้ต่อไป