

บทที่ 8 แผนการดำเนินการระบบตัวร่วมในประเทศไทย

การดำเนินการระบบตัวร่วมในประเทศไทยนั้น เป็นเรื่องที่ยังไม่เคยดำเนินการมาก่อน ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการกำหนดกรอบในการดำเนินการและมีการวางแผนงานให้ชัดเจนในแต่ละขั้นตอน และที่สำคัญต้องได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐในฐานะผู้กำกับดูแล กำหนดนโยบาย และแนวทางการดำเนินงาน รวมทั้งต้องได้รับความร่วมมือจากผู้ประกอบการขนส่งที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้แน่ใจว่าระบบตัวร่วมที่จะนำมาใช้นั้นมีความสอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ ที่มีอยู่ในประเทศไทย

ดังนั้น การเตรียมการจัดการความเสี่ยงเพื่อให้การริเริ่มดำเนินการระบบตัวร่วมในประเทศไทยมีโอกาสสัมฤทธิ์ผลสำเร็จ กล่าวได้ว่า ควรมีการเตรียมงานวางแผนรองรับไว้อย่างน้อย 3 ส่วน ได้แก่ (i) แผนการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตัวร่วม (ii) แผนการโฆษณาประชาสัมพันธ์ และ (iii) การดำเนินการตามแผนการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตัวร่วม ดังต่อไปนี้

8.1 แผนการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตัวร่วม

การออกแบบและพัฒนาการใช้ระบบตัวร่วมเพื่อส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนที่ประสบความสำเร็จในหลายๆ ประเทศ มีขั้นตอนในการเตรียมแผนการดำเนินงาน การประชาสัมพันธ์ และการทดลองใช้งาน รวมทั้งการตรวจสอบการทำงานและแก้ไขปัญหาข้อขัดข้องต่างๆ ของระบบ โดยใช้ระยะเวลาประมาณ 3-5 ปี เพื่อทำความเข้าใจและสร้างการยอมรับให้เกิดขึ้นแก่ประชาชนผู้ใช้บริการ โดยระบบตัวร่วมดังกล่าวต้องได้รับการส่งเสริมสนับสนุนอย่างจริงจังจากรัฐบาล ทั้งในด้านการลงทุนเพื่อการดำเนินการอย่างต่อเนื่องและการให้เงินอุดหนุนการดำเนินการในกรณีจำเป็น รวมถึงการประสานงานระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนบนพื้นฐานความเข้าใจร่วมกันว่า ระบบการขนส่งผู้โดยสารเป็นบริการสาธารณะที่จำเป็นสำหรับการดำรงชีวิตประจำวันของประชาชน

สำหรับการดำเนินการระบบตัวร่วมในประเทศไทยนั้น แผนการดำเนินงานควรได้รับการพิจารณาและจัดให้มีขึ้นในลำดับแรกไม่ว่ารัฐบาลจะเห็นสมควรจัดตั้งองค์กรบริหารจัดการระบบตัวร่วมในรูปแบบใดก็ตาม คือ การเริ่มต้นจัดตั้งองค์กรบริหารจัดการระบบตัวร่วมในรูปแบบใดรูปแบบหนึ่งขึ้นมา โดยให้องค์กรดังกล่าวรับผิดชอบในการดำเนินการระบบตัวร่วมให้แล้วเสร็จและเปิดใช้งานได้ รวมทั้งการบริหารศูนย์การบริหารจัดการรายได้ (CCH) โดยมีประเด็นที่ต้องวิเคราะห์เพื่อวางแผนและควบคุมโครงการให้เกิดประสิทธิภาพอย่างน้อย 5 ประการ ได้แก่

- (1) ในแผนการดำเนินงานทั้งหมด มีกิจกรรมใดบ้างที่จะต้องทำ แต่ละกิจกรรมมีความสัมพันธ์กันอย่างไร กิจกรรมใดต้องทำก่อนและกิจกรรมใดต้องทำหลังจากกิจกรรมใด รวมถึงระยะเวลาของแต่ละกิจกรรมเป็นเท่าใด
- (2) แผนการดำเนินงานนั้นๆ ใช้ระยะเวลาเท่าใด และแล้วเสร็จเมื่อใด
- (3) ในบรรดากิจกรรมต่างๆ นั้น มีกิจกรรมใดบ้างที่ถือว่าเป็นกิจกรรมวิกฤต (Critical Activity) หมายถึง กิจกรรมที่เมื่อเกิดล่าช้าไปกว่าที่กำหนด จะมีผลกระทบต่อระยะเวลาแล้วเสร็จทั้งหมดของแผนการดำเนินงาน
- (4) ในบรรดากิจกรรมต่างๆ นั้น มีกิจกรรมใดบ้างที่เมื่อเกิดล่าช้า จะไม่มีผลกระทบต่อระยะเวลาแล้วเสร็จของแผนการดำเนินงานและกิจกรรมเหล่านี้อาจล่าช้าได้นานมากที่สุดเท่าใด จึงจะไม่มีผลกระทบต่อระยะเวลาแล้วเสร็จของแผนการดำเนินงาน
- (5) หากแผนการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตัวร่วม เริ่มดำเนินการล่าช้าออกไปแล้ว จะมีผลต่อการเข้าร่วมใช้งานระบบตัวร่วมของระบบขนส่งมวลชนที่จะเกิดขึ้นในอนาคตเพียงใด

8.1.1 ขั้นตอนการดำเนินงาน

การดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม แบ่งออกเป็น 2 ระยะ คือ ระยะแรก (ภายใน 4 ปี) และระยะยาว (ภายใน 10 ปี)

การดำเนินงานในระยะแรก จะมุ่งเน้นด้านรองรับการใช้งานในระบบขนส่งมวลชนเป็นลำดับแรก โดยมีกิจกรรมหลัก 8 ขั้นตอนตามลำดับ ดังนี้

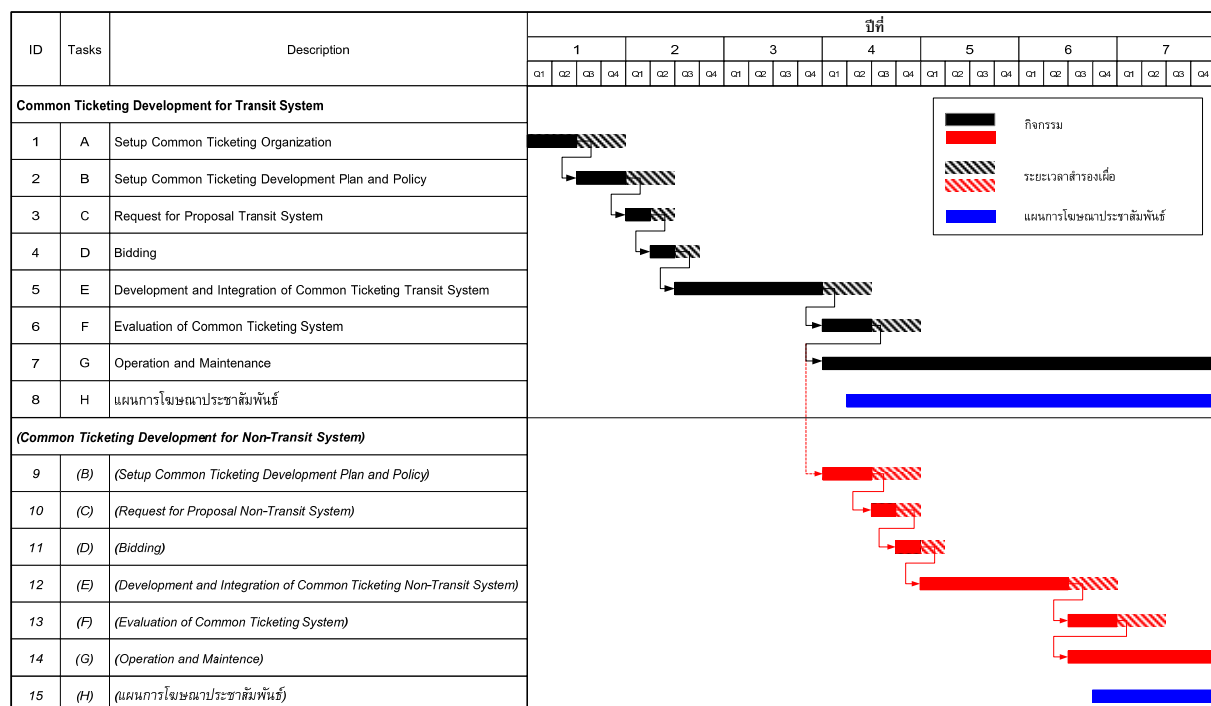
- 1) **Setup Common Ticketing Organization** เป็นการจัดตั้งองค์กรกลางที่จะทำหน้าที่บริหารจัดการระบบตั๋วร่วม โดยใช้ระยะเวลาไม่เกิน 6 เดือน และควรเริ่มดำเนินการตั้งแต่ปีที่ 1 และควรแล้วเสร็จภายในปีที่ 1 เช่นกัน
- 2) **Setup Common Ticketing Development Plan and Policy** หลังจากการจัดตั้งองค์กรบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมแล้ว จะต้องดำเนินการกำหนดนโยบายและแผนการออกแบบและพัฒนาระบบตั๋วร่วมเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ โดยใช้ระยะเวลาไม่เกิน 6 เดือน และควรเริ่มดำเนินการตั้งแต่ไตรมาสที่ 3 ของปีที่ 1 และควรแล้วเสร็จภายในไตรมาสที่ 2 ของปีที่ 2
- 3) **Request for Proposal Transit System** เป็นการกำหนดระบบการขนส่งมวลชนที่จะเข้าสู่ระบบตั๋วร่วม โดยใช้ระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือน และควรเริ่มดำเนินการตั้งแต่ปีที่ 2 และควรแล้วเสร็จภายในไตรมาสที่ 2 ของปีที่ 2
- 4) **Bidding** เป็นการสรรหาผู้ที่รับหน้าที่ออกแบบและพัฒนาระบบตั๋วร่วม โดยใช้ระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือน และควรเริ่มดำเนินการตั้งแต่ไตรมาสที่ 2 ของปีที่ 2 และควรแล้วเสร็จภายในไตรมาสที่ 3 ของปีที่ 2
- 5) **Development and Integration of Common Ticketing Transit System** หลังจากที่ได้ผู้รับหน้าที่ออกแบบและพัฒนาระบบตั๋วร่วมแล้ว จึงเริ่มต้นการออกแบบและพัฒนาระบบตั๋วร่วมเพื่อนำไปสู่ขั้นตอนการใช้งาน โดยใช้ระยะเวลาไม่เกิน 18 เดือน และควรเริ่มดำเนินการทันทีตั้งแต่ไตรมาสที่ 3 ของปีที่ 2 และควรแล้วเสร็จภายในไตรมาสที่ 2 ของปีที่ 4
- 6) **Evaluation of Common Ticketing System** ก่อนเริ่มใช้งานระบบตั๋วร่วม จำเป็นจะต้องมีการทดลองระบบที่จัดตั้งขึ้นแล้ว รวมทั้งประเมินปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้น โดยควรใช้ระยะเวลาไม่เกิน 6 เดือน และควรเริ่มดำเนินการตั้งแต่ปีที่ 4 และควรแล้วเสร็จภายในปีที่ 4 เช่นกัน
- 7) **Operation and Maintenance** การดำเนินการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่องและการบำรุงรักษาระบบเพื่อให้การใช้งานเป็นไปตามภารกิจ และระบบต่างๆ มีการทำงานอย่างถูกต้องและมีประสิทธิภาพ จะต้องจัดทำแผนการปฏิบัติงานและการบำรุงรักษาระบบ รวมทั้งการเตรียมบุคลากรเฉพาะด้านให้เพียงพอและพร้อมต่อการปฏิบัติงานทั้งระบบ โดยควรเริ่มต้นตั้งแต่ช่วงขั้นตอน Evaluation of Common Ticketing System หรืออย่างช้าสุดก่อนที่กิจกรรมดังกล่าวสิ้นสุดลงไม่น้อยกว่า 1 เดือน
- 8) **แผนการโฆษณาประชาสัมพันธ์** การดำเนินงานระบบตั๋วร่วมไม่ว่าจะเป็นระยะแรกหรือระยะยาวก็ต้องจำเป็นต้องมีการโฆษณาประชาสัมพันธ์ให้กับผู้ใช้บริการกลุ่มเป้าหมายได้รับรู้ ดังนั้น การเตรียมการจัดทำแผนการโฆษณาประชาสัมพันธ์จึงเป็นสิ่งจำเป็น โดยในระยะแรกควรดำเนินกิจกรรมการโฆษณาประชาสัมพันธ์ช่วงขั้นตอน Evaluation of Common Ticketing System โดยแล้วเสร็จไม่น้อยกว่า 3 เดือน กล่าวคือ การดำเนินการกิจกรรมนี้จะใช้เวลาไม่น้อยกว่า 3 เดือน และควรต้องเสร็จสิ้นกิจกรรมพร้อมกันกับกิจกรรม Evaluation of Common Ticketing System ทั้งนี้ แผนการโฆษณาประชาสัมพันธ์จะได้นำเสนอโดยเฉพาะในลำดับถัดไป

เนื่องจากการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมในระยะแรกจะมุ่งเน้นเพื่อการใช้งานในระบบขนส่งเป็นลำดับแรก โดยเป็นการดำเนินการเพื่อรองรับการใช้งานในระบบขนส่งทุกระบบ ได้แก่ BTS, BMCL, SARL, BRT(KT), BUS(BMTA) และ BOAT(CPEX) รวมถึงระบบขนส่งอื่นๆ ด้วย ซึ่งประมาณการว่าระบบตั๋วร่วมระยะแรกจะแล้วเสร็จสมบูรณ์ภายในระยะเวลาทั้งสิ้นไม่เกิน 4 ปี นับแต่เริ่มดำเนินงาน ทั้งนี้ โดยไม่นับรวมระยะเวลาของกิจกรรมการโฆษณาประชาสัมพันธ์ที่ควรต้องดำเนินการในลักษณะคู่ขนานควบคู่กันไป เนื่องจากกิจกรรมดังกล่าวสามารถเริ่มดำเนินการได้ตั้งแต่ช่วงขั้นตอน Evaluation of Common Ticketing System ตามที่ได้กล่าวถึงไว้แล้ว

สำหรับแนวทางการดำเนินงานในระยะยาว เมื่อระบบตั๋วร่วมเริ่มมีบทบาทสำคัญต่อการเดินทางของประชาชนเพิ่มมากขึ้น การดำเนินงานในระยะยาวจะขยายออกไปให้ครอบคลุมถึงระบบธุรกิจอื่นที่ไม่ใช่ระบบขนส่ง (Non-Transit) ด้วย โดยผู้โดยสารสามารถนำบัตรตั๋วร่วมที่มีมูลค่าเงินสะสมในบัตรนี้ไปใช้ได้ทั้งในระบบขนส่งมวลชนต่างๆ และเพื่อชำระค่าสินค้าและบริการในธุรกิจอื่นๆ ที่ร่วมกับระบบตั๋วร่วมไว้ ดังนั้น การดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมจึงจำเป็นต้องเตรียมการเพื่อรองรับการขยายตัวและการพัฒนาระบบตั๋วร่วมควบคู่กันไป โดยมีกิจกรรมหลัก (6 ขั้นตอน) ที่สอดคล้องและสัมพันธ์กันเช่นเดียวกันกับแนวทางการดำเนินงานในระยะแรก กล่าวคือ เริ่มตั้งแต่กิจกรรม Setup Common Ticketing Development Plan and Policy ไปจนถึงกิจกรรมการดำเนินการปฏิบัติงานและการบำรุงรักษาระบบ (Operation and Maintenance) ทั้งนี้ แผนการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมระยะยาว ควรเริ่มต้นตั้งแต่ปีที่ 4 เป็นต้นไป และควรแล้วเสร็จภายในระยะเวลาไม่เกิน 3 ปี 6 เดือน นับแต่เริ่มดำเนินงาน โดยนับระยะเวลาถึงการเสร็จสิ้นกิจกรรม Evaluation of Common Ticketing System แต่ในส่วนของกิจกรรมการปฏิบัติงานและการบำรุงรักษาระบบ (Operation and Maintenance) นั้น ยังจำเป็นต้องดำเนินการต่อไปตลอดระยะเวลาที่ยังคงมีการใช้งานระบบตั๋วร่วม

อนึ่ง การจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมทั้งสองระยะ แสดงดังตารางที่ 8.1-1

ตารางที่ 8.1-1 การจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมระยะแรกและระยะยาว



หมายเหตุ: (1) การดำเนินงานระยะแรก (มุ่งเน้น Transit System) ได้แก่ กิจกรรม A – H
(2) การดำเนินงานระยะยาว (ขยายครอบคลุม Non-Transit) ได้แก่ กิจกรรม (B) – (H)
ที่มา: คณะที่ปรึกษา

8.1.2 แผนงานวิกฤต (Critical Path)

ในการดำเนินงานตามขั้นตอนของแผนการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมให้บรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายที่ตั้งไว้อย่างมีประสิทธิภาพ จำเป็นต้องวิเคราะห์แผนงานวิกฤต (Critical Path Analysis) เพื่อทราบถึงกิจกรรมที่อยู่ในวิถีกฤตอันจะนำไปสู่การวางแผนตัดสินใจเพื่อควบคุมหรือเร่งรัดแผนการดำเนินงานในลำดับต่อไป เพื่อช่วยลดภาวะความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้นและอาจทำให้การดำเนินงานไม่สัมฤทธิ์ผล โดยที่การวิเคราะห์แผนงานวิกฤตนั้น เป็นการวิเคราะห์กิจกรรมต่างๆ ในแผนการดำเนินงานบนพื้นฐานของความสัมพันธ์ด้านเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดกิจกรรม โดยใช้การประมาณการเวลาที่ต้องใช้สำหรับแต่ละกิจกรรม ได้แก่

เวลาเริ่มต้นเร็วที่สุด (Earliest Start: ES) หมายถึง เวลาเร็วที่สุดที่กิจกรรมจะสามารถเริ่มต้นทำได้

เวลาแล้วเสร็จเร็วที่สุด (Earliest Finish: EF) หมายถึง เวลาเร็วที่สุดที่กิจกรรมจะสามารถทำเสร็จได้

เวลาเริ่มต้นช้าที่สุด (Latest Start: LS) หมายถึง เวลาช้าที่สุดที่กิจกรรมจะสามารถเริ่มต้นได้ โดยไม่ทำให้เวลาแล้วเสร็จของโครงการล่าช้าไปกว่าที่วางแผนไว้

เวลาแล้วเสร็จช้าที่สุด (Latest Finish: LF) หมายถึง เวลาช้าที่สุดที่กิจกรรมจะสามารถทำเสร็จได้ โดยไม่ทำให้เวลาแล้วเสร็จของโครงการล่าช้าไปกว่าที่วางแผนไว้

เวลาลอยตัวอิสระ (Free Float: FF) หมายถึง เวลาที่กิจกรรมสามารถเลื่อนเวลาเริ่มต้นหรือทำล่าช้าออกไปจากที่กำหนด โดยไม่มีผลกระทบที่จะทำให้เวลาแล้วเสร็จของโครงการเสร็จล่าช้ากว่ากำหนด และไม่มีผลทำให้กำหนดเวลาเริ่มต้นของกิจกรรมอื่นที่ตามหลังต้องเลื่อนตามไปด้วย และ

เวลาลอยตัวรวม (Total Float: TF) หมายถึง เวลาที่กิจกรรมสามารถเลื่อนเวลาเริ่มต้นหรือทำล่าช้าออกไปจากที่กำหนด โดยไม่มีผลกระทบที่จะทำให้เวลาแล้วเสร็จของโครงการเสร็จล่าช้ากว่าที่กำหนด แต่อาจทำให้เวลาเริ่มต้นเร็วที่สุดของกิจกรรมที่ตามหลังเลื่อนตามไปด้วย

ทั้งนี้ แผนงานวิกฤต คือ ขั้นตอนของการดำเนินงานที่ประกอบด้วยกิจกรรมที่มีเวลาลอยตัวรวม (Total Float) เป็นศูนย์ โดยกิจกรรมเหล่านี้ถือเป็นกิจกรรมวิกฤต (Critical Activity) ของแผนการดำเนินงานนั้นๆ กล่าวคือ เป็นกิจกรรมที่เมื่อเกิดล่าช้าไปกว่าที่กำหนดแล้วจะมีผลกระทบต่อเวลาแล้วเสร็จทั้งหมดของแผนการดำเนินงาน ดังนั้น กิจกรรมวิกฤตจึงต้องได้รับการควบคุมเวลาการดำเนินกิจกรรมนั้นเป็นอย่างดี

ทั้งนี้ ขั้นตอนการดำเนินงานจัดตั้งองค์กรบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมในระยะแรก (ตารางที่ 8.1-1) สามารถแจกแจงการประมาณการเวลาที่ต้องใช้สำหรับแต่ละกิจกรรมในการวิเคราะห์แผนงานวิกฤต (Critical Path) ดังตารางที่ 8.1-2 โดยที่กิจกรรม :

- | | | |
|---|-----|--|
| A | คือ | Setup Common Ticketing Organization |
| B | คือ | Setup Common Ticketing Development Plan and Policy |
| C | คือ | Request for Proposal Transit System |
| D | คือ | Bidding |
| E | คือ | Development and Integration of Common Ticketing Transit System |
| F | คือ | Evaluation of Common Ticketing System |

อนึ่ง เนื่องจากกิจกรรม Operation and Maintenance จำเป็นต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องไปโดยตลอด จึงถือว่าไม่มีเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดของกิจกรรมเช่นว่านี้ ดังนั้น จึงไม่นำมารวมในการวิเคราะห์แผนงานวิกฤต

ตารางที่ 8.1-2 สรุปการวิเคราะห์แผนงานวิกฤต (Critical Path)

กิจกรรม	กิจกรรมที่ตามมา	ระยะเวลา (เดือน)	เดือนที่				เวลาสำรองเหลือ (เดือน)	
			เวลาเริ่มต้นเร็วที่สุด (ES)	เวลาแล้วเสร็จเร็วที่สุด (EF)	เวลาเริ่มต้นช้าที่สุด (LS)	เวลาแล้วเสร็จช้าที่สุด (LF)	เวลาลอยตัวอิสระ (FF)	เวลาลอยตัวรวม (TF)
A	B	6	0	6	6	12	0	6
B	C	6	6	12	12	18	0	6
C	D	3	12	15	15	18	0	3
D	E	3	15	18	18	21	0	3
E	F	18	18	36	24	42	0	6
F	-	6	36	42	42	48	6	6

ที่มา: คณะที่ปรึกษา

การวิเคราะห์แผนงานวิกฤตดังตารางที่ 8.1-2 กล่าวได้ว่า

- บรรดากิจกรรมต่างๆ ทั้งหมดในขั้นตอนของแผนการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตัวร่วมในระยะแรก ไม่ถือว่าเป็นกิจกรรมวิกฤต โดยนัยนี้หมายถึง ไม่มีกิจกรรมใดที่เมื่อเกิดล่าช้าไปกว่าที่กำหนดแล้ว จะมีผลกระทบต่อเวลาแล้วเสร็จทั้งหมดของแผนการดำเนินงาน ตัวอย่างเช่น กิจกรรม A มี FF = 0 หมายความว่า ถ้ากิจกรรม A ล่าช้าออกไปแม้แค่ 1 เดือน จะทำให้กิจกรรมที่ตามมา คือ B ต้องเริ่มต้นล่าช้าตามไปด้วย ในขณะที่กิจกรรม A ก็มี TF = 6 หมายความว่า กิจกรรม A อาจล่าช้าไปได้อีก 6 เดือน โดยไม่ทำให้เวลาแล้วเสร็จตามแผนการดำเนินงานล่าช้าออกไป เป็นต้น ทั้งนี้ กิจกรรมอื่นก็โดยนัยเดียวกัน
- การที่แผนการดำเนินงานดังกล่าวไม่มีกิจกรรมวิกฤตนั้น อาจกล่าวได้ว่า สามารถประมาณการเวลาสำรองเผื่อในแต่ละกิจกรรมให้ยืดหยุ่นได้ค่อนข้างมาก เพราะเหตุที่การดำเนินงานนี้เป็นโครงการที่ไม่เคยทำมาก่อนในประเทศไทย จึงถือเป็นโครงการที่มีความไม่แน่นอนในแง่ของระยะเวลาดำเนินการ
- อย่างไรก็ตาม กิจกรรมสุดท้ายของแผน คือ กิจกรรม F ทั้ง FF และ TF = 6 หมายความว่า กิจกรรม A อาจล่าช้าออกไปได้อีก 6 เดือน โดยไม่ทำให้เวลาแล้วเสร็จตามแผนการดำเนินงานล่าช้าออกไป เวลาสำรองดังกล่าวทำให้แผนการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตัวร่วมในระยะแรก อาจแล้วเสร็จล่าช้าได้อีก แต่ทั้งนี้ต้องแล้วเสร็จภายในระยะเวลาไม่เกิน 4 ปี นับแต่เริ่มดำเนินการ สำหรับกรณีปกติ คือ ไม่มีความล่าช้าระยะเวลาของแผนดังกล่าวควรต้องแล้วเสร็จภายใน 3 ปี 6 เดือน นับแต่เริ่มดำเนินการ
- แม้ว่าจะไม่ปรากฏกิจกรรมวิกฤต แต่ยังคงต้องพิจารณาปีที่เริ่มดำเนินการตามแผนนี้ร่วมกับแผนการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนทั้งหมด เนื่องจากหากการดำเนินงานจัดตั้งองค์กรบริหารจัดการระบบตัวร่วมคลาดเคลื่อนล่าช้าออกไป ย่อมเป็นเหตุให้การประสานการใช้งานระหว่างระบบตัวร่วมกับระบบขนส่งมวลชนในเขตเมืองไม่อาจประสบความสำเร็จภายในระยะเวลาที่สมควร

8.1.3 การประสานแผนการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตัวร่วมให้สอดคล้องกับแผนการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน

ระยะเวลาเริ่มต้นของแผนการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตัวร่วม ควรต้องมีความสอดคล้องประสานกับระยะเวลาในการดำเนินงานตามแผนการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนและระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อให้เกิดประโยชน์ในการนำระบบตัวร่วมมาใช้ในระบบขนส่งมวลชนให้มากที่สุด โดยมีประเด็นพิจารณา คือ (i) ให้การดำเนินงานการใช้ระบบตัวร่วมเพื่อส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนเริ่มได้เร็วที่สุด และ (ii) ประสานกันกับแผนการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนได้ครอบคลุมมากที่สุด ดังนั้น จึงดำเนินการวิเคราะห์เพื่อให้ทราบถึงปีที่เริ่มต้นแผนการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตัวร่วมที่มีความเป็นไปได้และเหมาะสมมากที่สุด โดยมีข้อสมมติ (Assumption) เพื่อการวิเคราะห์ ดังนี้

- 1) โครงการและแผนการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนและระบบอื่นๆ ใช้ระยะเวลาดำเนินการไม่น้อยกว่า 4 ปี โดยมีกิจกรรมหลัก 2 ขั้นตอนตามลำดับ ได้แก่
 - (1) กิจกรรมก่อสร้างโดยนับแต่เริ่มก่อสร้างจนแล้วเสร็จ
 - (2) กิจกรรมทดสอบระบบก่อนเปิดให้บริการ ระยะเวลาดำเนินการไม่น้อยกว่า 6 เดือน ก่อนเปิดให้บริการ
- 2) กิจกรรมทดสอบระบบดังกล่าว เป็นกิจกรรมที่ต้องเริ่มภายหลังเสร็จสิ้นกิจกรรม Evaluation of Common Ticketing System ตามแผนการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมในระยะแรกแล้ว ซึ่งถือเป็นการทดสอบทั้งระบบขนส่งมวลชนนั้นๆ พร้อมกับการนำระบบตั๋วร่วมไปใช้ร่วมกันด้วย
- 3) ใช้ข้อมูลสถานะการดำเนินงานของโครงการระบบขนส่งมวลชนในปัจจุบัน (เดือนกรกฎาคม พ.ศ.2552) ประกอบกับแผนการดำเนินงานโครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนและระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ภายในระยะเวลาประมาณ 20 ปี ข้างหน้า (อ้างอิงจาก สนข.) กล่าวได้ว่า โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนในอนาคต จะมีจำนวนทั้งสิ้น 24 โครงการ และเป็นที่ยืนยันได้ว่าจะสามารถทยอยเปิดให้บริการได้เร็วสุดตั้งแต่ปี พ.ศ.2552 เป็นต้นไป ดังตารางที่ 8.1-3

ตารางที่ 8.1-3 โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนและระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ลำดับ	โครงการก่อสร้าง	ปีที่เปิดให้บริการ (พ.ศ.)
1	รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สะพานตากสิน-ถนนตากสิน)	2552 (พ.ค.)
2	รถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ BRT (ช่องนนทรี-ราชพฤกษ์)	2552 (ธ.ค.)
3	Airport Rail Link (มักกะสัน-สุวรรณภูมิ)	2552 (ธ.ค.)
4	รถไฟฟ้าสายสีเขียว (อ่อนนุช-ลำโพง)	2554
5	รถไฟฟ้าสายสีเขียว (ถนนตากสิน-เพชรเกษม (บางหว้า))	2554
6	รถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ BRT (หมอชิต-ศูนย์ราชการฯ)	2556
7	รถไฟฟ้าสายสีแดง (บางซื่อ-รังสิต)	2557
8	รถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่-บางซื่อ)	2557
9	รถไฟฟ้าสายสีแดง (บางซื่อ-ตลิ่งชัน)	2557
10	รถไฟฟ้าสายสีเขียว (แบริ่ง-สมุทรปราการ)	2557
11	รถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่)	2557
12	รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สะพานใหม่-คูคต)	2557
13	รถไฟฟ้าสายสีชมพู (แคราย-สุวินทวงศ์)	2557
14	รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (หัวลำโพง-บางแค)	2559
15	รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (บางซื่อ-ท่าพระ)	2559
16	รถไฟฟ้าสายสีแดง (บางซื่อ-หัวลำโพง)	2560
17	รถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล (บางกะปิ-มีนบุรี)	2562
18	รถไฟฟ้าสายสีส้ม (บางกะปิ-บางบำหรุ)	2562
19	รถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางซื่อ-ราษฎร์บูรณะ)	2562
20	รถไฟฟ้าสายสีแดง (หัวลำโพง-มหาชัย)	2562
21	รถไฟฟ้าสายสีเหลือง (ลาดพร้าว-พัฒนาการ)	หลังปี 2562
22	รถไฟฟ้าสายสีเหลือง (พัฒนาการ-ลำโพง)	หลังปี 2562
23	รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สมุทรปราการ-บางปู)	หลังปี 2562
24	รถไฟฟ้าสายสีเขียว (คูคต-ลำลูกกา)	หลังปี 2562

ที่มา: สนข.

หากนำข้อมูลโครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนข้างต้นมาร่วมพิจารณาประกอบกับแผนการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม โดยเฉพาะอย่างยิ่งในระยะแรกแล้ว กล่าวได้ว่า ความเป็นไปได้ที่จะเริ่มดำเนินงานตามแผนได้เร็วที่สุด สามารถแบ่งออกได้ 3 กรณี ได้แก่ กรณีเริ่มแผนการดำเนินงานตั้งแต่ปี (i) พ.ศ.2553 (ii) พ.ศ.2554 และ (iii) พ.ศ.2555 (แผนดังกล่าวไม่รวมกิจกรรมการโฆษณาประชาสัมพันธ์ เนื่องจากไม่มีผลกระทบกับการประสานแผนการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมกับการเปิดให้บริการตามแผนการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน) เมื่อการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมเสร็จสิ้นลง โครงการระบบขนส่งมวลชนต่าง ๆ ในอนาคตก็มีโอกาสเข้าร่วมใช้ระบบตั๋วร่วมได้มากน้อยแตกต่างกันแล้วแต่กรณี ดังนั้น หากเริ่มการจัดตั้งองค์กรบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมได้เร็วและประสบผลสำเร็จจุล่งได้ทันกับระยะเวลาตามแผนการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์กรแล้ว การใช้งานระบบตั๋วร่วมก็ย่อมจะครอบคลุมโครงการระบบขนส่งมวลชนได้มากกว่าดังรายละเอียดแต่ละกรณี ดังนี้

(1) **กรณีเริ่มแผนการดำเนินงานตั้งแต่ปี พ.ศ.2553** เป็นกรณีเริ่มต้นเร็วที่สุดที่สามารถทำได้ และคาดว่าจะทำให้แผนการดำเนินงานสำเร็จจุล่งได้เร็วที่สุด คือ สิ้นสุดไตรมาสที่ 2 ของปี พ.ศ.2556 กล่าวได้ว่า หากไม่มีความล่าช้าระยะเวลาของแผนดังกล่าวจะสำเร็จจุล่งเร็วที่สุดภายใน 3 ปี 6 เดือน นับแต่เริ่มดำเนินงาน สามารถสอดคล้องกับแผนการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนโดยครอบคลุมโครงการได้ค่อนข้างมากเป็นจำนวนถึง 18 โครงการ จากทั้งหมด 24 โครงการ หรือประมาณร้อยละ 75 ยกเว้นโครงการที่มีแผนเริ่มการทดสอบระบบก่อนไตรมาสที่ 2 ของปี พ.ศ.2556 เพียงจำนวน 6 โครงการเท่านั้น ได้แก่ โครงการ (1) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (ตากสิน-ถ.ตากสิน) (2) รถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ BRT (ช่องนนทรี-ราชพฤกษ์) (3) Airport Rail Link (มักกะสัน-สุวรรณภูมิ) (4) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (อ่อนนุช-สำโรง) (5) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (ถ.ตากสิน-เพชรเกษม (บางหว้า)) และ (6) รถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ BRT (หมอชิต-ศูนย์ราชการฯ)

อย่างไรก็ตาม หากการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมล่าช้าออกไปจากแผนที่กำหนดไว้ แต่อย่างช้าที่สุดจะต้องแล้วเสร็จภายในระยะเวลาไม่เกิน 4 ปี นับแต่เริ่มดำเนินงาน การเริ่มใช้งานระบบตั๋วร่วมก็จะไม่สามารถสอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชนบางสายเพิ่มขึ้นอีก 7 โครงการ (นอกเหนือจากจำนวน 6 โครงการข้างต้น) ได้แก่ โครงการ (1) รถไฟฟ้าสายสีแดง (บางซื่อ-รังสิต) (2) รถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่-บางซื่อ) (3) รถไฟฟ้าสายสีแดง (บางซื่อ-ตลิ่งชัน) (4) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (แบริ่ง-สมุทรปราการ) (5) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่) (6) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สะพานใหม่-คูคต) และ (7) รถไฟฟ้าสายสีชมพู (แคราย-สุวินทวงศ์)

(2) **กรณีเริ่มแผนการดำเนินงานตั้งแต่ปี พ.ศ.2554** โดยประมาณการว่าจะทำให้แผนการดำเนินงานสำเร็จจุล่งอย่างรวดเร็วที่สุด คือ สิ้นสุดไตรมาสที่ 2 ของปี พ.ศ.2557 กล่าวได้ว่า แม้ว่าแผนดังกล่าวจะมีความล่าช้าหรือไม่ก็ตามจะครอบคลุมโครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนจำนวนเพียง 11 โครงการ หรือประมาณร้อยละ 46 เท่านั้น ในขณะที่การใช้งานระบบตั๋วร่วมจะไม่สามารถสอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชนที่มีแผนเริ่มการทดสอบระบบก่อนไตรมาสที่ 2 ของปี พ.ศ.2557 เป็นจำนวนสูงถึง 13 โครงการ ได้แก่ โครงการ (1) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (ตากสิน-ถ.ตากสิน) (2) รถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ BRT (ช่องนนทรี-ราชพฤกษ์) (3) Airport Rail Link (มักกะสัน-สุวรรณภูมิ) (4) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (อ่อนนุช-สำโรง) (5) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (ถ.ตากสิน-เพชรเกษม (บางหว้า)) (6) รถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ BRT (หมอชิต-ศูนย์ราชการฯ) (7) รถไฟฟ้าสายสีแดง (บางซื่อ-รังสิต) (8) รถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่-บางซื่อ) (9) รถไฟฟ้าสายสีแดง (บางซื่อ-ตลิ่งชัน) (10) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (แบริ่ง-สมุทรปราการ) (11) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่) (12) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สะพานใหม่-คูคต) และ (13) รถไฟฟ้าสายสีชมพู (แคราย-สุวินทวงศ์)

(3) กรณีเริ่มแผนการดำเนินงานตั้งแต่ปี พ.ศ.2555 โดยประมาณการว่าจะทำให้แผนการดำเนินงานสำเร็จลุล่วงอย่างรวดเร็วที่สุด คือ สิ้นสุดไตรมาสที่ 2 ของปี พ.ศ.2558 กล่าวได้ว่า หากไม่มีความล่าช้าใดๆ ย่อมมีผลโดยนัยเดียวกันกับกรณีเริ่มแผนการดำเนินงานตั้งแต่ปี พ.ศ.2554 คือ ครอบคลุมโครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนตามแผนเป็นจำนวนเพียง 11 โครงการเท่านั้น โดยที่การใช้งานระบบตั๋วร่วมไม่สามารถสอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชนที่มีแผนเริ่มการทดสอบระบบก่อนไตรมาสที่ 2 ของปี พ.ศ.2558 เป็นจำนวน 13 โครงการ ดังกล่าวแล้วข้างต้น

อย่างไรก็ตาม หากการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ตามแผนล่าช้าออกไปอีก การใช้งานระบบตั๋วร่วมจะไม่สามารถสอดคล้องกับโครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนบางสายเพิ่มขึ้นอีกเป็นจำนวน 2 โครงการ (รวมจำนวนทั้งหมด 15 โครงการ) ได้แก่ โครงการ (1) รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (หัวลำโพง-บางแค) และ (2) รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (บางซื่อ-ท่าพระ)

สรุปการดำเนินงานตามแผนการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม ทั้ง 3 กรณี ทั้งที่ไม่มีความล่าช้าหรือมีความล่าช้าที่ยังสามารถครอบคลุมโครงการตามแผนการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนได้ ดังตารางที่ 8.1-4 โดยมีรายละเอียดแต่ละกรณีดังตารางที่ 8.1-5 ถึง 8.1-7 โดยลำดับ

ตารางที่ 8.1-4 สรุปการประสานแผนการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมกับโครงการตามแผนการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

แผนการจัดตั้งและการดำเนินงานของ องค์กรบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม	โครงการตามแผนก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนที่ครอบคลุม					
	พ.ศ.2553		พ.ศ.2554		พ.ศ.2555	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
กรณีการจัดตั้งองค์กรและการดำเนินงาน ระบบตั๋วร่วมไม่มีความล่าช้า (สำเร็จลุล่วงเร็วที่สุด ภายใน 3 ปี 6 เดือน)	18	75	11	46	11	46
กรณีการจัดตั้งองค์กรและการดำเนินงาน ระบบตั๋วร่วมมีความล่าช้า (สำเร็จลุล่วงช้าที่สุด ภายใน 4 ปี)	11	46	11	46	9	38

ที่มา: คณะที่ปรึกษา

การประสานแผนการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมกับโครงการตามแผนการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล กล่าวได้ว่า ทั้ง 3 กรณีข้างต้น จะมีบางโครงการที่ไม่อาจจะเริ่มแผนการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมในปีใด ก็ไม่สามารถจะใช้ระบบตั๋วร่วมได้น้อยจำนวน 6 โครงการ ได้แก่ โครงการ (1) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (ตากสิน-ถ.ตากสิน) (2) รถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ BRT (ช่องนนทรี-ราชพฤกษ์) (3) Airport Rail Link (มักกะสัน-สุวรรณภูมิ) (4) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (อ่อนนุช-สำโรง) (5) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (ถ.ตากสิน-เพชรเกษม (บางหว้า)) และ (6) รถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ BRT (หมอชิต-ศูนย์ราชการฯ) ดังนั้น ในช่วงระยะเวลาที่ยังไม่สามารถใช้ระบบตั๋วร่วมได้ จึงควรมีการกำหนดมาตรฐานของระบบตั๋วร่วมเตรียมไว้ด้วย เพื่อให้โครงการขนส่งมวลชนเหล่านี้สามารถที่จะนำมาตรฐานดังกล่าวนี้ไปปรับใช้ในการพัฒนาระบบตั๋วในช่วงการเปลี่ยนถ่ายเข้าสู่การใช้ระบบตั๋วร่วมได้ในอนาคต (Transitional Arrangement) ซึ่งจะรวมถึงระบบขนส่งมวลชนระบบอื่นๆ นอกเหนือจากทั้ง 6 โครงการดังกล่าวข้างต้น เช่น รถโดยสารประจำทาง ขสมก. หรือเรือโดยสาร เป็นต้น ที่ยังอาจไม่พร้อมจะเข้าร่วมกับการใช้ระบบตั๋วร่วมได้ไม่ว่าด้วยเหตุใดๆ ย่อมสามารถที่จะนำมาตรฐานดังกล่าวนี้ไปปรับใช้ในการพัฒนาระบบตั๋วเพื่อรองรับการเปลี่ยนถ่ายเข้าสู่การใช้ระบบตั๋วร่วมได้ในอนาคตเช่นเดียวกัน ซึ่งโดยหลักการแล้วระบบขนส่งมวลชนระบบอื่นๆ อาจเข้าร่วมภายหลังเริ่มมีการใช้ระบบตั๋วร่วมในระบบขนส่ง (Transit) แล้วก็ได้ เพื่อไม่ให้เกิดการเปิดให้บริการระบบตั๋วร่วมในระยะแรกต้องล่าช้าออกไป เนื่องจากต้องรอการพัฒนาระบบตั๋วร่วมให้สามารถรองรับกับโครงการเหล่านี้โดยเฉพาะได้พร้อมกัน

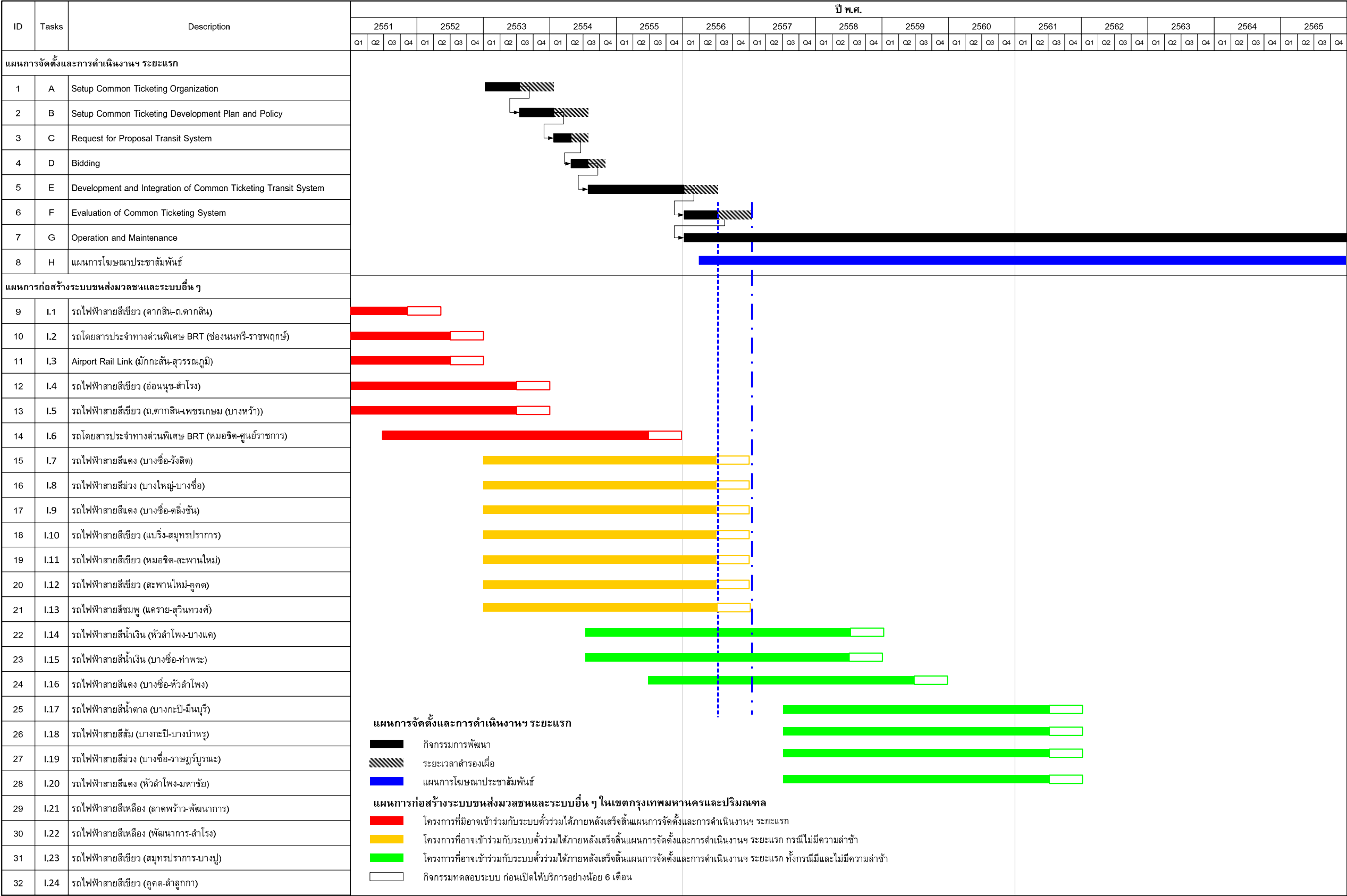
สรุป แผนการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตัวร่วม แบ่งออกเป็น 2 ระยะ คือ (i) ระยะแรก มุ่งเน้นระบบขนส่ง (Transit) (ii) ระยะยาวเป็นการพัฒนาเพื่อให้ใช้งานกับระบบที่ไม่ใช่ระบบขนส่ง (Non-Transit)ควบคู่กันไป

แผนการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตัวร่วมในระยะแรก ควรเริ่มดำเนินการให้เร็วที่สุด เพื่อให้สามารถประสานกันกับโครงการตามแผนการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนและระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้ครอบคลุมมากที่สุด โดยแบ่งได้เป็น 3 กรณี คือ ปี พ.ศ.2553 พ.ศ. 2554 และ พ.ศ.2555 โดยในกรณีเริ่มดำเนินงานตั้งแต่ปี พ.ศ.2553 หากไม่มีความล่าช้าแล้ว จะครอบคลุมโครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนและระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้สูงถึงประมาณร้อยละ 75 ของจำนวนโครงการทั้งหมด (จำนวน 18 โครงการจากทั้งหมด 24 โครงการ) แต่หากมีความล่าช้าเกิดขึ้น แผนการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์กรดังกล่าวจะครอบคลุมโครงการก่อสร้างระบบขนส่งได้เพียงประมาณกว่าร้อยละ 46 เท่านั้น

ในขณะที่กรณีแผนการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์กรดังกล่าวเริ่มดำเนินงานตั้งแต่ปี พ.ศ.2554 ไม่ว่าจะมีความล่าช้าก็ตาม จะครอบคลุมโครงการก่อสร้างระบบขนส่งได้น้อยลงเหลือเพียงประมาณกว่าร้อยละ 46 (จำนวน 11 โครงการ) เท่านั้น โดยนัยเดียวกันนี้ไม่ว่าด้วยเหตุใดๆ ที่ทำให้การเริ่มต้นแผนการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์กรนี้ต้องเลื่อนหรือล่าช้าออกไป เช่น กรณีเริ่มจัดตั้งองค์กรตั้งแต่ปี พ.ศ.2555 เป็นต้น อาจทำให้โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนดังกล่าวสามารถเข้าร่วมกับการใช้ระบบตัวร่วมยิ่งน้อยลงไป และย่อมส่งผลกระทบต่อความสำเร็จในการนำระบบตัวร่วมมาใช้เพื่อส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนในประเทศไทยด้วย

ดังนั้น เพื่อให้บรรลุเป้าหมายของแผนการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตัวร่วมเพื่อส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน จึงควรเริ่มดำเนินงานในระยะแรกให้ได้ในปี พ.ศ.2553 และเพื่อให้มีให้แผนดังกล่าวต้องล่าช้าออกไป จึงควรเร่งรัดกิจกรรมต่างๆ ให้เป็นไปตามแผนและให้แล้วเสร็จทันภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ คือ ภายใน 3 ปี 6 เดือน (ไม่นับรวมกิจกรรม Operation and Maintenance เนื่องจากกิจกรรมการปฏิบัติงานและการบำรุงรักษาระบบขององค์กรบริหารจัดการระบบตัวร่วม จำเป็นต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่องไปโดยตลอด) ซึ่งถือเป็นแนวทางที่เหมาะสมที่สุด เนื่องจากสามารถประสานกันกับโครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนและระบบขนส่งอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้ครอบคลุมประมาณร้อยละ 75 ของจำนวนโครงการทั้งหมด

ตารางที่ 8.1-5 การประสานแผนการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมกับโครงการตามแผนการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน กรณีเริ่มดำเนินงานตั้งแต่ปี พ.ศ.2553

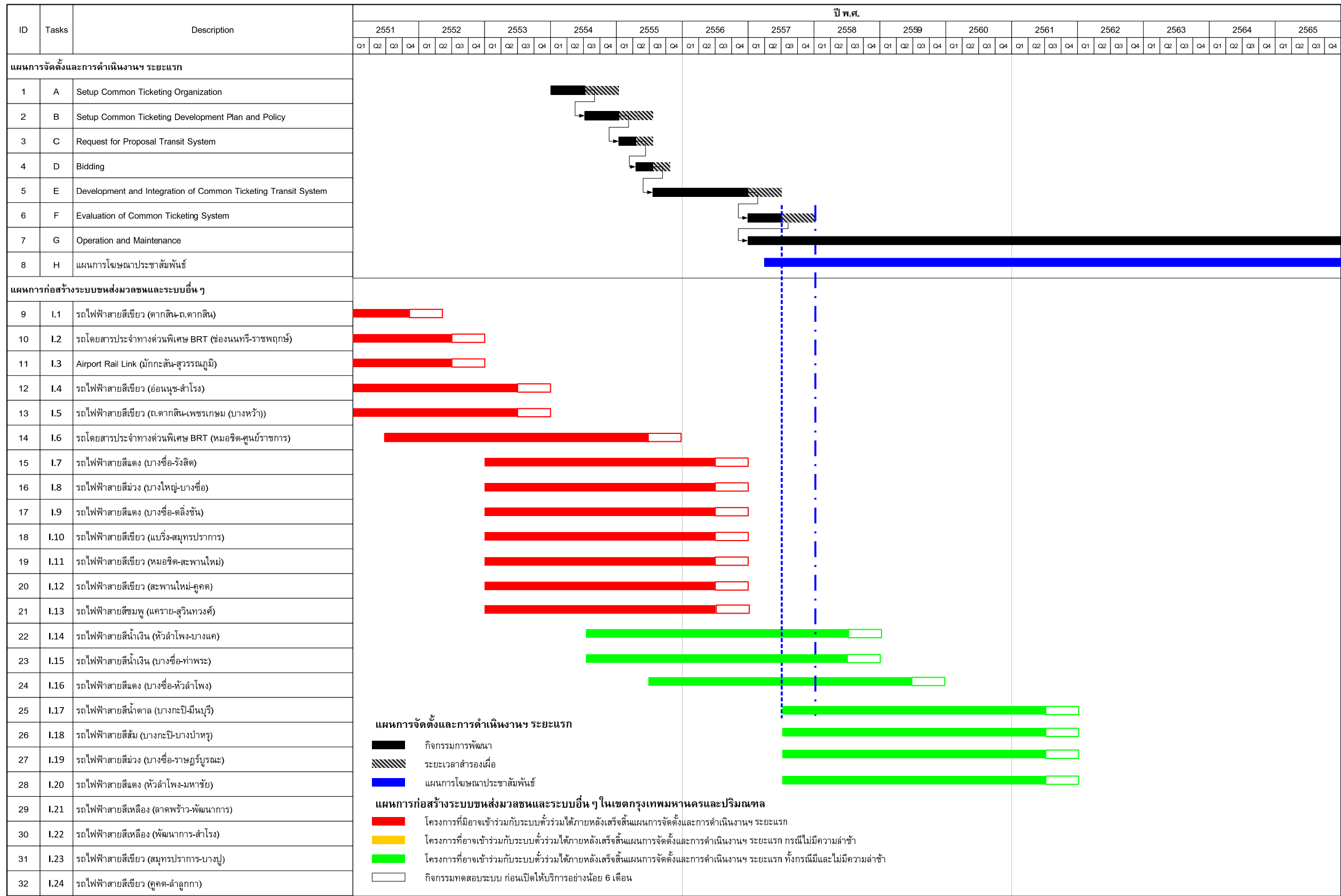


หมายเหตุ: (1) โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนตั้งแต่งานลำดับที่ I.21 ถึง I.24 เมื่อแล้วเสร็จจะทยอยเปิดให้บริการได้ตั้งแต่ปี พ.ศ.2562 เป็นต้นไป ดังนั้น แผนการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมย่อมพร้อมรองรับการเข้าใช้ระบบตั๋วร่วมของโครงการดังกล่าวโดยปริยาย

(2) ----- กรณีแผนการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมไม่มีความล่าช้า (สำเร็จลุล่วงเร็วที่สุด ภายใน 3 ปี 6 เดือน)

..... กรณีแผนการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมมีความล่าช้า (สำเร็จลุล่วงช้าที่สุด ภายใน 4 ปี)

ตารางที่ 8.1-6 การประสานแผนการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตัวร่วมกับโครงการตามแผนการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน กรณีเริ่มดำเนินงานตั้งแต่ปี พ.ศ.2554



หมายเหตุ: (1) โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนตั้งแต่ด่านลำดับที่ 1.21 ถึง 1.24 เมื่อแล้วเสร็จจะทยอยเปิดให้บริการได้ตั้งแต่ปี พ.ศ.2562 เป็นต้นไป ดังนั้น แผนการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตัวร่วมย่อมพร้อมรองรับการเข้าใช้ระบบตัวร่วมของโครงการดังกล่าวโดยปริยาย

(2) ----- กรณีแผนการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตัวร่วมไม่มีความล่าช้า (สำเร็จลุล่วงเร็วที่สุด ภายใน 3 ปี 6 เดือน)

— . — . — . — . — กรณีแผนการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตัวร่วมมีความล่าช้า (สำเร็จล่วงหน้าที่สุด ภายใน 4 ปี)

IDTasksDescription			ปี พ.ศ.																																																											
			2551				2552				2553				2554				2555				2556				2557				2558				2559				2560				2561				2562				2563				2564				2565			
			Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4								
แผนการจัดตั้งและการดำเนินงานฯ ระยะแรก																																																														
1	A	Setup Common Ticketing Organization																																																												
2	B	Setup Common Ticketing Development Plan and Policy																																																												
3	C	Request for Proposal Transit System																																																												
4	D	Bidding																																																												
5	E	Development and Integration of Common Ticketing Transit System																																																												
6	F	Evaluation of Common Ticketing System																																																												
7	G	Operation and Maintenance																																																												
8	H	แผนการโฆษณาประชาสัมพันธ์																																																												
แผนการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนและระบบอื่น ๆ																																																														
9	I.1	รถไฟฟ้าสายสีเขียว (ตากลิน-ถ.ตากลิน)																																																												
10	I.2	รถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ BRT (ช่องนนทรี-ราชพฤกษ์)																																																												
11	I.3	Airport Rail Link (มักกะสัน-สุวรรณภูมิ)																																																												
12	I.4	รถไฟฟ้าสายสีเขียว (อ่อนนุช-ลำโโรง)																																																												
13	I.5	รถไฟฟ้าสายสีเขียว (ถ.ตากลิน-เพชรเกษม (บางหว้า))																																																												
14	I.6	รถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ BRT (หมอชิต-ศูนย์ราชการ)																																																												
15	I.7	รถไฟฟ้าสายสีแดง (บางซื่อ-รังสิต)																																																												
16	I.8	รถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่-บางซื่อ)																																																												
17	I.9	รถไฟฟ้าสายสีแดง (บางซื่อ-ตลิ่งชัน)																																																												
18	I.10	รถไฟฟ้าสายสีเขียว (บางรี-สมุทรปราการ)																																																												
19	I.11	รถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-สะพานใหม่)																																																												
20	I.12	รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สะพานใหม่-คูคต)																																																												
21	I.13	รถไฟฟ้าสายสีชมพู (แคราย-สุวินทวงศ์)																																																												
22	I.14	รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (หัวลำโพง-บางแค)																																																												
23	I.15	รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (บางซื่อ-ท่าพระ)																																																												
24	I.16	รถไฟฟ้าสายสีแดง (บางซื่อ-หัวลำโพง)																																																												
25	I.17	รถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล (บางกะปิ-มีนบุรี)																																																												
26	I.18	รถไฟฟ้าสายสีส้ม (บางกะปิ-บางบัวทอง)																																																												
27	I.19	รถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางซื่อ-ราษฎร์บูรณะ)																																																												
28	I.20	รถไฟฟ้าสายสีแดง (หัวลำโพง-มหาชัย)																																																												
29	I.21	รถไฟฟ้าสายสีเหลือง (ลาดพร้าว-พัฒนาการ)																																																												
30	I.22	รถไฟฟ้าสายสีเหลือง (พัฒนาการ-ลำโโรง)																																																												
31	I.23	รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สมุทรปราการ-บางปู)																																																												
32	I.24	รถไฟฟ้าสายสีเขียว (คูคต-ลำลูกกา)																																																												

(2) ----- กรณีแผนการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตัวร่วมไม่มีความล่าช้า (สำเร็จลุล่วงเร็วที่สุด ภายใน 3 ปี 6 เดือน)

— . — . — . — . — กรณีแผนการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตัวร่วมมีความล่าช้า (สำเร็จล่วงหน้าที่สุด ภายใน 4 ปี)

8.2 แผนการโฆษณาประชาสัมพันธ์

การวางแผนการโฆษณาประชาสัมพันธ์ระบบตัวร่วมถือเป็นสิ่งจำเป็นที่จะส่งผลทำให้การนำระบบตัวร่วมมาใช้เพื่อส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนสามารถประสบผลสำเร็จมากขึ้น เพราะจะเป็นการสื่อสารให้ความรู้ความเข้าใจและกระตุ้นกลุ่มเป้าหมาย ทั้งที่เป็นผู้บริโภคและผู้ประกอบการให้ทราบถึงประโยชน์ วิธีการดำเนินงาน ระยะเวลาเริ่มต้นของการใช้ระบบตัวร่วม ตั้งแต่ก่อนเริ่มโครงการต่อเนื่องไปจนถึงโครงการได้ดำเนินการแล้วเสร็จ

การวางแผนการโฆษณาประชาสัมพันธ์ระบบตัวร่วมไปสู่ผู้บริโภคกลุ่มเป้าหมายให้ได้ผลสำเร็จ ในขั้นแรกจำเป็นต้องมีการสำรวจความคิดเห็นด้านการโฆษณาประชาสัมพันธ์ เพื่อวิเคราะห์ผู้บริโภคกลุ่มเป้าหมายทั้งหมด (สื่อมวลชน นักเรียน นักศึกษา คนทำงาน ผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชน และประชาชนทั่วไป) เพื่อให้ทราบถึงพฤติกรรม ทศนคติ และความต้องการของกลุ่มเป้าหมายที่มีต่อระบบตัวร่วม สำหรับนำไปใช้ในการกำหนดสื่อ วิธีการ แนวทาง ช่วงเวลา และงบประมาณในการวางแผนการโฆษณาประชาสัมพันธ์ระบบตัวร่วม ซึ่งจากการวิเคราะห์ข้อมูลการสำรวจความคิดเห็น สามารถนำไปใช้ในการกำหนดแผนการโฆษณาประชาสัมพันธ์ได้ ซึ่งอาจประกอบด้วยการแถลงข่าว การโฆษณา และการให้ข้อมูลข่าวสารการให้บริการระบบตัวร่วม โดยแบ่งออกเป็น 2 ระยะ คือ

- 1) ระยะแรกหรือระยะบุกเบิก ใช้ระยะเวลา 3 เดือน ก่อนที่จะเริ่มเปิดให้บริการระบบตัวร่วม เพื่อให้ประชาชนและผู้บริโภคกลุ่มเป้าหมายได้ทราบถึงรายละเอียด ข้อมูล และสิทธิประโยชน์ต่างๆ ของการใช้บริการระบบตัวร่วม โดยการใช้โฆษณาในรูปแบบที่มีรายละเอียดแก่นสาร เพื่อเป็นการให้ความรู้และสร้างความเข้าใจแก่กลุ่มเป้าหมาย โดยควรจัดให้มีรูปแบบเน้นการส่งเสริมการขาย เช่น การให้ส่วนลดประเภทต่างๆ เป็นต้น เพื่อที่จะช่วยกระตุ้นกลุ่มเป้าหมายให้เกิดการใช้งานระบบตัวร่วมมากยิ่งขึ้น โดยตั้งงบประมาณเพื่อการนี้จำนวน 35 ล้านบาท
- 2) ระยะที่สองหรือระยะธำรงรักษา/เตือนความจำ ในระยะนี้จะใช้การโฆษณาแบบต่อเนื่องตลอดระยะเวลาอย่างน้อย 12 เดือน เพื่อเป็นการย้ำเตือนความจำและกระตุ้นกลุ่มเป้าหมายให้เกิดการใช้งานระบบตัวร่วมอย่างต่อเนื่อง ตลอดจนเป็นการรักษาค่านิยมในการใช้บริการระบบตัวร่วมให้มั่นคงอยู่เสมอ โดยใช้รูปแบบการโฆษณา การแจ้งข่าวสาร และการส่งเสริมภาพลักษณ์ที่มีกิจกรรมสนับสนุน (Support Activities) และตั้งงบประมาณเพื่อการนี้อย่างน้อยจำนวน 60 ล้านบาท ทั้งนี้ ระยะเวลาของแผนการโฆษณาประชาสัมพันธ์ ดังตารางที่ 8.2-1

ตารางที่ 8.2-1 ระยะเวลาของแผนการโฆษณาประชาสัมพันธ์

แผนการโฆษณา ประชาสัมพันธ์	เดือนที่														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
ระยะบุกเบิก															
ระยะธำรงรักษา															

ที่มา: คณะที่ปรึกษา

หนึ่ง กลยุทธ์การโฆษณาประชาสัมพันธ์ระบบตัวร่วมควรเน้นหนักใน 2 กลุ่ม คือ (i) กลุ่มนักเรียนและนักศึกษา และ (ii) กลุ่มคนทำงาน โดยเฉพาะในช่วงเวลาเปิดภาคเรียน โดยใช้สื่อทางโทรทัศน์ วิทยุ และ/หรือป้ายโฆษณาตามจุดที่มีการเดินทางสัญจรในปริมาณสูง

สำหรับการวางแผนการโฆษณาประชาสัมพันธ์ในกลุ่มผู้ประกอบการขนส่ง ควรทำในรูปแบบของการจัดสัมมนาให้ความรู้เกี่ยวกับระบบตัวร่วม โดยควรดำเนินการประมาณ 2-3 ครั้ง ก่อนเริ่มใช้งานระบบตัวร่วมประมาณ 1 ปี งบประมาณเพื่อการนี้จำนวน 1.5 ล้านบาท

นอกจากนั้นต้องมีการติดตามประเมินผลการวางแผนการโฆษณาอย่างเป็นระยะ โดยใช้เครื่องมือต่างๆ ตามกิจกรรมที่ดำเนินการไปตามแผนการโฆษณา เช่น การตรวจสอบจากสื่อมวลชน ตรวจสอบยอดใช้บริการ ตรวจสอบความคิดเห็นผู้เข้าชมเว็บไซต์ และการสำรวจความคิดเห็นโดยใช้แบบสอบถาม

8.3 การดำเนินการตามแผนการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตัวร่วม

จากการวิเคราะห์ข้อมูลข้างต้น แสดงให้เห็นว่า การดำเนินการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตัวร่วมในระยะแรกที่เหมาะสมที่สุดควรดำเนินการระหว่างปี พ.ศ.2553-2556 โดยเร่งรัดกิจกรรมต่างๆ ตามแผนให้แล้วเสร็จทันกับระยะเวลาที่กำหนดไว้ คือ ภายใน 3 ปี 6 เดือน (ไตรมาสที่ 2 ของปี พ.ศ.2556) ซึ่งจะสามารถให้บริการครอบคลุมระบบขนส่งมวลชนและระบบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลประมาณร้อยละ 75 ของจำนวนโครงการทั้งหมด 24 โครงการที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต โดยจะเริ่มจาก (i) กระทรวงคมนาคมเตรียมการและจัดตั้งองค์กรบริหารจัดการระบบตัวร่วมใช้ระยะเวลา 6 เดือน (ไตรมาสที่ 1- 2 ของปี พ.ศ.2553) (ii) องค์กรบริหารจัดการระบบตัวร่วมและที่ปรึกษาบริหารงานโครงการจัดทำนโยบายและแผนการจัดทำระบบตัวร่วม และจัดเตรียมเอกสารประกวดราคาหาผู้ออกแบบและพัฒนาระบบตัวร่วม ใช้ระยะเวลา 9 เดือน (ไตรมาสที่ 3 ของปี พ.ศ.2553 ถึงไตรมาสที่ 1 ของปี พ.ศ.2554) (iii) องค์กรบริหารจัดการระบบตัวร่วมประกวดราคาหาผู้ออกแบบและพัฒนา ระบบตัวร่วม ใช้ระยะเวลา 3 เดือน (ไตรมาสที่ 2 ของปี พ.ศ.2554) (iv) ผู้ได้รับการคัดเลือกจากการประกวดราคาทำการพัฒนาและติดตั้งระบบตัวร่วมและจัดตั้งศูนย์การบริหารจัดการรายได้ ใช้ระยะเวลา 18 เดือน (ไตรมาสที่ 3 ของปี พ.ศ.2554 ถึงไตรมาสที่ 4 ของปี พ.ศ.2555) และ (v) องค์กรบริหารจัดการระบบตัวร่วมและบริษัทที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ ร่วมกันทดสอบและประเมินผลการใช้งานระบบตัวร่วม ใช้ระยะเวลา 6 เดือน (ไตรมาสที่ 1-2 ของปี พ.ศ.2556) โดยสรุปขั้นตอนการดำเนินงาน (รูปที่ 8.3-1) ได้ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 เตรียมการและจัดตั้งองค์กรบริหารจัดการระบบตัวร่วม ระยะเวลา 6 เดือน (ไตรมาสที่ 1 ถึงไตรมาสที่ 2 ของปี พ.ศ.2553)

(1) กระทรวงคมนาคม

จัดทำโครงการออกแบบและพัฒนา ระบบตัวร่วมและจัดตั้งองค์กรบริหารจัดการระบบตัวร่วมที่มีสาระสำคัญครบถ้วน ทั้งหลักการเหตุผล แนวทางการดำเนินงาน แผนงานและประมาณการงบประมาณลงทุน เสนอต่อคณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ/อนุมัติให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการตามที่เสนอต่อไป

โดยก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรี กระทรวงคมนาคมอาจจะต้องหารือร่วมกับหน่วยงาน เช่น กระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงบประมาณ กระทรวงมหาดไทย กรุงเทพมหานคร รวมทั้งหน่วยงานที่ให้บริการด้านการขนส่งต่างๆ ได้แก่ รฟท. รฟม. ขสมก. BMCL, BTS เป็นต้น รวมถึงหน่วยงานที่ไม่ใช่ระบบขนส่งที่อาจเกี่ยวข้องในประเด็นต่างๆ อีกครั้งหนึ่ง ทั้งนี้ ประเด็นสำคัญที่ต้องนำเสนอขอความเห็นชอบ/อนุมัติจากคณะรัฐมนตรี ควรประกอบด้วย

- (1.1) ขออนุมัติดำเนินโครงการออกแบบและพัฒนา ระบบตัวร่วมและจัดตั้งองค์กรบริหารจัดการระบบตัวร่วม
- (1.2) ขอความเห็นชอบให้กระทรวงคมนาคมจัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบตัวร่วมและจัดตั้งองค์กรบริหารจัดการระบบตัวร่วม โดยกำหนดองค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการอย่างชัดเจน ทั้งนี้ องค์ประกอบของคณะกรรมการ อย่างน้อยควรประกอบด้วย ผู้แทนจากกระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ

และสังคมแห่งชาติ สำนักงานประมาณ กระทรวงมหาดไทย กรุงเทพมหานคร ผู้แทนหน่วยงานที่ให้บริการด้านการขนส่งต่าง ๆ ได้แก่ รฟท. รฟม. ขสมก. BMCL, BTS เป็นต้น และผู้ทรงคุณวุฒิจากหน่วยงานต่างๆ รวมถึงหน่วยงานที่ไม่ใช่ระบบขนส่งที่อาจเกี่ยวข้อง ร่วมเป็นกรรมการ โดยมี คค. หรือ รฟม. เป็นฝ่ายเลขานุการ

คณะกรรมการฯ ควรมีหน้าที่รับผิดชอบในการให้คำปรึกษา กำกับดูแลการดำเนินงานโครงการออกแบบและพัฒนาระบบตัวร่วมและจัดตั้งองค์การบริหารจัดการระบบตัวร่วมให้แล้วเสร็จ โดยมีภารกิจที่สำคัญได้แก่ (i) การเตรียมการจัดตั้งองค์การบริหารจัดการระบบตัวร่วม (ii) การจัดเตรียมเอกสารและจัดจ้างที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ และ (iii) ติดตามและกำกับดูแลการจัดตั้งองค์การบริหารจัดการระบบตัวร่วมจนแล้วเสร็จ

ทั้งนี้ คณะกรรมการพัฒนาระบบตัวร่วมและจัดตั้งองค์การบริหารจัดการระบบตัวร่วม เป็นคณะกรรมการที่ภาครัฐแต่งตั้งขึ้นเฉพาะกิจเพื่อการจัดตั้งองค์กรฯ อายุของคณะกรรมการย่อมสิ้นสุดลงเมื่อได้พัฒนาระบบตัวร่วมแล้วเสร็จ คณะกรรมการชุดนี้ไม่ได้มีหน้าที่กำกับดูแลผู้รับผิดชอบด้านการขนส่งจากภาครัฐ

- (1.3) ขอความเห็นชอบรูปแบบขององค์การบริหารจัดการระบบตัวร่วมที่เหมาะสม เช่น (i) องค์การมหาชน (ii) รัฐวิสาหกิจที่มีกฎหมายจัดตั้งโดยเฉพาะ (iii) รัฐวิสาหกิจในรูปแบบบริษัทจำกัด โดยภาครัฐ (กระทรวงการคลัง) ถือหุ้นร้อยละ 100 หรือ (iv) บริษัทจำกัด (ภาคเอกชน)
- (1.4) ขออนุมัติให้กระทรวงคมนาคมจัดจ้างบริษัทที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ เพื่อทำหน้าที่ให้คำปรึกษาแก่กระทรวงคมนาคมและคณะกรรมการฯ ในการจัดตั้งองค์การบริหารจัดการระบบตัวร่วม การกำหนดนโยบายและแผนในการออกแบบและติดตั้งระบบตัวร่วม รวมทั้งการจัดตั้งศูนย์การบริหารจัดการรายได้ การบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมถึงการให้คำปรึกษาแก่องค์การบริหารจัดการระบบตัวร่วมในการจัดเตรียมเอกสารในการประกวดราคาหาผู้ออกแบบ/พัฒนาและติดตั้งระบบตัวร่วม รวมทั้งการจัดตั้งศูนย์การบริหารจัดการรายได้ เป็นต้น
- (1.5) ขออนุมัติงบประมาณที่จะใช้ในการดำเนินโครงการระหว่างปี พ.ศ.2553-2556 โดยให้สำนักงานประมาณพิจารณาจัดสรรงบประมาณเพื่อการนี้

(2) คณะกรรมการพัฒนาระบบตัวร่วมและจัดตั้งองค์การบริหารจัดการระบบตัวร่วม

ดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ตามข้อ (1.2) และตามกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดตั้งองค์การบริหารจัดการระบบตัวร่วม รวมทั้งให้คำปรึกษาในการขออนุญาตประกอบธุรกิจด้านเงินอิเล็กทรอนิกส์จากธนาคารแห่งประเทศไทย

(3) องค์การบริหารจัดการระบบตัวร่วม

ดำเนินการตามอำนาจและหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งองค์กรและตามกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง (กฎหมายเกี่ยวกับรัฐวิสาหกิจ กฎหมายเกี่ยวกับองค์การมหาชน และ/หรือกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เป็นต้น)

ขั้นตอนที่ 2 จัดทำนโยบายและแผนงานจัดทำระบบตัวร่วม และจัดเตรียมเอกสารประกวดราคาหาผู้ออกแบบและพัฒนาระบบตัวร่วม ระยะเวลา 9 เดือน (ไตรมาสที่ 3 ของปี พ.ศ.2553 ถึงไตรมาสที่ 1 ของปี พ.ศ.2554)

องค์การบริหารจัดการระบบตัวร่วมโดยการหารือร่วมกับบริษัทที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ (จัดจ้างตามข้อ (1.4)) จะดำเนินการกำหนดนโยบายและแผนงานจัดทำระบบตัวร่วมในรายละเอียด จัดเตรียมเอกสารประกวดราคาหาผู้ออกแบบและพัฒนาระบบตัวร่วม รายละเอียดในการประเมินและจัดลำดับข้อเสนอ เปรียบเทียบกับผู้ได้รับการคัดเลือก รวมทั้งการบริหารการจัดซื้อจัดจ้าง ดูแล ทดสอบการดำเนินงานของระบบตัวร่วมที่ผู้ออกแบบและพัฒนาระบบตัวร่วมได้ติดตั้ง

ขั้นตอนที่ 3 ประกวดราคาหาผู้ออกแบบและพัฒนาระบบตัวร่วม ระยะเวลา 3 เดือน (ไตรมาสที่ 2 ของปี พ.ศ.2554)

องค์กรบริหารจัดการระบบตัวร่วมโดยการหารือร่วมกับบริษัทที่ปรึกษาบริหารงานโครงการ ดำเนินการประกวดราคา และคัดเลือกผู้ออกแบบและพัฒนาระบบตัวร่วมและศูนย์การบริหารจัดการรายได้

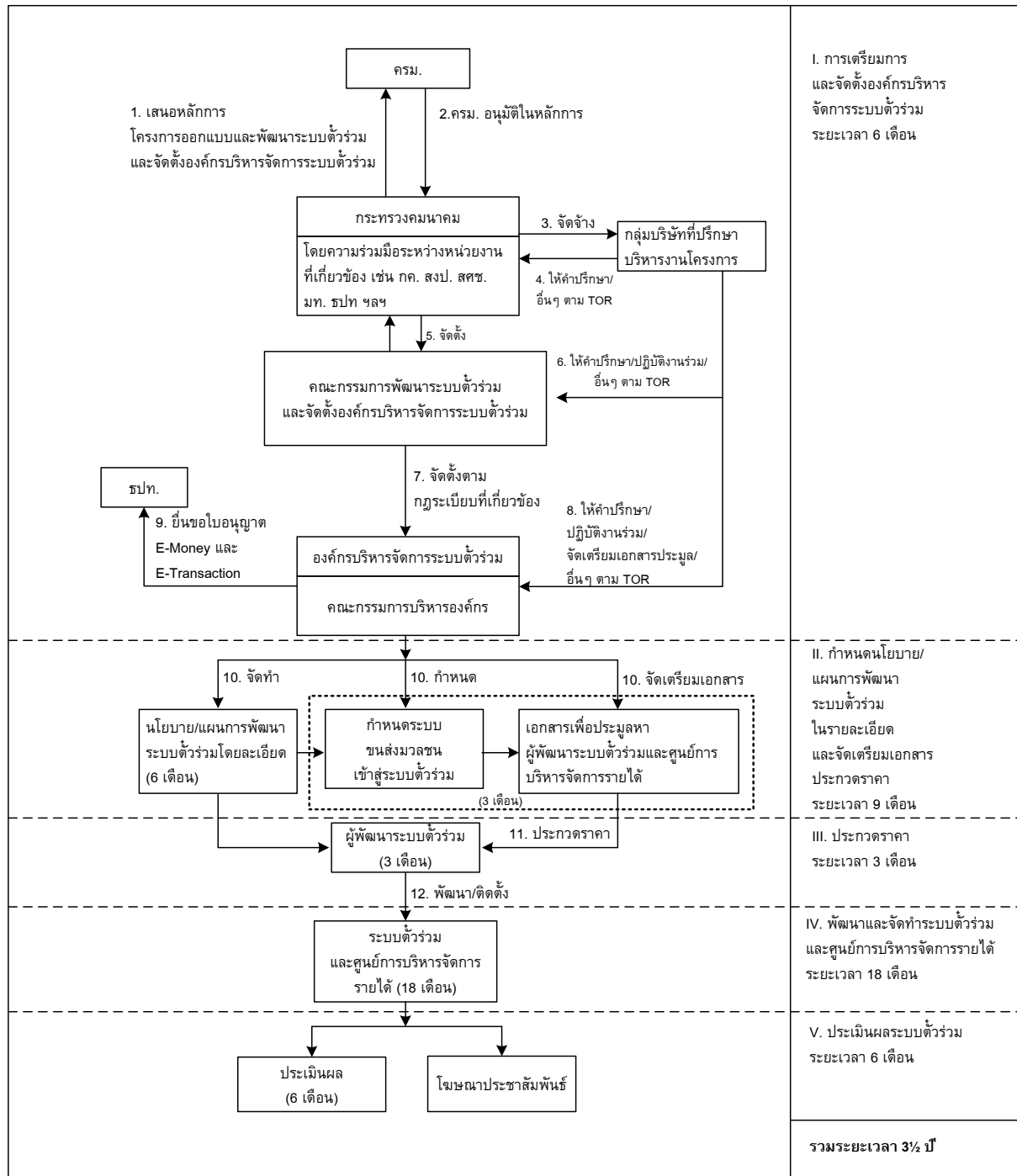
ขั้นตอนที่ 4 พัฒนาและติดตั้งระบบตัวร่วมและจัดตั้งศูนย์การบริหารจัดการรายได้ ระยะเวลา 18 เดือน (ไตรมาสที่ 3 ของปี พ.ศ.2554 ถึงไตรมาสที่ 4 ของปี พ.ศ.2555)

ผู้ได้รับการคัดเลือกให้ออกแบบและพัฒนาระบบตัวร่วมและจัดตั้งศูนย์การบริหารจัดการรายได้ ดำเนินการออกแบบ พัฒนาและติดตั้งระบบตัวร่วมและจัดตั้งศูนย์การบริหารจัดการรายได้ตามกรอบแนวทางที่องค์กรบริหารจัดการระบบตัวร่วมได้กำหนดขึ้น

ขั้นตอนที่ 5 ทดสอบและประเมินผลการทำงานของระบบตัวร่วม ระยะเวลา 6 เดือน (ไตรมาสที่ 1 ถึงไตรมาสที่ 2 ของปี พ.ศ.2556)

หลังจากการพัฒนาและติดตั้งระบบตัวร่วมและจัดตั้งศูนย์การบริหารจัดการรายได้แล้วเสร็จ องค์กรบริหารจัดการระบบตัวร่วม ร่วมกับบริษัทที่ปรึกษาบริหารงานโครงการจะเข้ามาทดสอบและประเมินผลการทำงานของระบบตัวร่วม เพื่อให้มั่นใจว่าระบบสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นระยะเวลา 6 เดือน นอกจากนี้ในช่วงระยะเวลาดังกล่าว ต้องเตรียมการจัดทำแผนการโฆษณาประชาสัมพันธ์ไว้ด้วย โดยการดำเนินกิจกรรมการโฆษณาประชาสัมพันธ์แก่ ผู้บริโภคกลุ่มเป้าหมาย จะแบ่งเป็น 2 ระยะ ได้แก่ (i) ระยะบุกเบิกเพื่อให้ประชาชนและผู้บริโภคได้ทราบถึงรายละเอียด ข้อมูล และสิทธิประโยชน์ต่างๆ ของบริการระบบตัวร่วม ใช้เวลาไม่น้อยกว่า 3 เดือน โดยในระยะนี้ต้องเสร็จสิ้นกิจกรรม พร้อมกันกับกิจกรรมการประเมินผลการใช้งานระบบตัวร่วม และ (ii) เริ่มแผนกิจกรรมการโฆษณาประชาสัมพันธ์ในระยะธำรงรักษาอย่างต่อเนื่องไปอีกไม่น้อยกว่า 12 เดือน

ทั้งนี้ บริษัทที่ปรึกษาบริหารงานโครงการจะเสร็จสิ้นงานหลังจาก 1 ปีที่เปิดให้บริการระบบตัวร่วม หลังจากนั้นองค์กรบริหารจัดการระบบตัวร่วมหรือหน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการระบบตัวร่วม จะเข้ามารับหน้าที่ดำเนินการและบำรุงรักษาระบบตัวร่วมต่อไป ระบบตัวร่วมที่เปิดให้บริการในระยะแรกนี้ จะเน้นการใช้บริการในระบบรถไฟฟ้าสายใหม่ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ส่วนรถไฟฟ้าและระบบขนส่งอื่นๆ ที่มีอยู่เดิมนั้น องค์กรบริหารจัดการระบบตัวร่วมและหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องควรเชิญชวนให้มาเข้าร่วมในระบบตัวร่วมโดยเร็ว เพื่อส่งเสริมให้การดำเนินงานระบบตัวร่วมประสบความสำเร็จโดยเร็วที่สุด



ที่มา: คณะที่ปรึกษา

รูปที่ 8.3-1 ขั้นตอนการดำเนินการตามแผนการจัดตั้งและการดำเนินงาน
ขององค์การบริหารจัดการระบบตัวร่วม

8.4 สรุป

แผนการจัดตั้งและการดำเนินงานระบบตั๋วร่วมในประเทศไทย สามารถสรุปประเด็นที่สำคัญได้ดังนี้

- การเตรียมการจัดการความเสี่ยงเพื่อให้การริเริ่มดำเนินงานระบบตั๋วร่วมในประเทศไทยมีโอกาสสัมฤทธิ์ผล กล่าวได้ว่า ควรมีการเตรียมงานวางแผนรองรับไว้อย่างน้อย 2 ส่วน ได้แก่ (i) แผนการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม และ (ii) แผนการโฆษณาประชาสัมพันธ์
- แผนการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม แบ่งออกเป็น 2 ระยะ คือ ระยะแรก (ภายใน 4 ปี) ดำเนินงานโดยมุ่งเน้นระบบขนส่ง (Transit) เป็นลำดับแรก ทั้งด้านระบบขนส่งมวลชน เช่น BTS, BMCL, SARL, BRT(KT), BUS (BMTA), BOAT(CPEX) และระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ ด้วย
- สำหรับในระยะยาว (ภายใน 10 ปี) เป็นการดำเนินการเมื่อระบบตั๋วร่วมเริ่มมีบทบาทสำคัญต่อการเดินทางของประชาชนเพิ่มมากขึ้นแล้ว จึงมุ่งที่จะขยายแผนการดำเนินงานออกไปให้ครอบคลุมถึงการใช้งานในธุรกิจที่ไม่ใช่ระบบขนส่ง (Non-Transit) เพิ่มเติมขึ้นอีก
- แผนการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมในระยะแรก ประกอบด้วย 8 กิจกรรมหลัก โดยลำดับได้แก่ (1) Setup Common Ticketing Organization (2) Setup Common Ticketing Development Plan and Policy (3) Request for Proposal Transit System (4) Bidding (5) Development and Integration of Common Ticketing Transit System (6) Evaluation of Common Ticketing System และ (7) Operation and Maintenance นอกจากนี้ยังรวมถึง (8) แผนการโฆษณาประชาสัมพันธ์ด้วย ทั้งนี้ กิจกรรมของแผนในระยะยาว ซึ่งครอบคลุมถึงการใช้งานในธุรกิจที่ไม่ใช่ระบบขนส่ง (Non-Transit) ย่อมเป็นไปโดยนัยเดียวกันกับระยะแรก
- การดำเนินการตามแผนการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมในระยะแรก (ไม่รวมถึงแผนการโฆษณาประชาสัมพันธ์) กรณีที่ไม่มีความล่าช้า จะใช้ระยะเวลาแล้วเสร็จประมาณ 3 ปี 6 เดือน แต่หากมีความล่าช้าแล้ว อาจต้องใช้ระยะเวลาจนแล้วเสร็จถึง 4 ปี ทั้งนี้ ไม่นับรวมกิจกรรม Operation and Maintenance เนื่องจากการปฏิบัติงานและการบำรุงรักษาระบบตั๋วร่วม จำเป็นจะต้องมีการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องไปโดยตลอด
- การวิเคราะห์แผนงานวิกฤต (Critical Path) สำหรับแผนการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมในระยะแรก อาจกล่าวได้ว่า ไม่มีกิจกรรมวิกฤต แม้กระนั้นการดำเนินงานขององค์กรบริหารจัดการระบบตั๋วร่วมในระยะแรกที่เหมาะสมที่สุดก็ควรเริ่มดำเนินงานให้ได้ในปี พ.ศ.2553 โดยเร่งรัดกิจกรรมต่างๆ ตามแผนให้แล้วเสร็จทันกับระยะเวลาที่กำหนดไว้ คือ ภายใน 3 ปี 6 เดือน เนื่องจากสามารถประสานกันกับโครงการก่อสร้างและเปิดให้บริการระบบขนส่งมวลชนและระบบขนส่งอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้ครอบคลุมกว่าประมาณร้อยละ 75 ของจำนวนโครงการทั้งหมด 24 โครงการที่คาดว่าจะมีขึ้นในอนาคต
- ในส่วนของแผนการโฆษณาประชาสัมพันธ์นั้น การดำเนินงานระบบตั๋วร่วมไม่ว่าจะเป็นระยะแรกหรือระยะยาวก็ดี จำเป็นจะต้องประชาสัมพันธ์ให้แก่ผู้ใช้บริการและผู้ประกอบการได้รับรู้ ดังนั้น จึงต้องเตรียมการจัดทำแผนการโฆษณาประชาสัมพันธ์ไว้ด้วย โดยการดำเนินกิจกรรมการโฆษณาประชาสัมพันธ์แก่ผู้บริโภคกลุ่มเป้าหมาย แบ่งได้ 2 ระยะ ได้แก่ (i) ระยะบุกเบิกเพื่อให้ประชาชนและผู้บริโภคได้ทราบถึงรายละเอียด ข้อมูล และสิทธิประโยชน์ต่างๆ ของบริการระบบตั๋วร่วม ใช้เวลาประมาณ 3 เดือน โดยในระยะนี้ต้องเสร็จสิ้นกิจกรรมพร้อมกันกับกิจกรรม Evaluation of Common Ticketing System ของแผนการดำเนินงานในระยะแรก และเมื่อสิ้นสุดระยะนี้แล้ว จึงเริ่ม (ii) ระยะบำรุงรักษาต่อไปอีกไม่น้อยกว่า 12 เดือน เพื่อเป็นการย้ำเตือนความจำและกระตุ้นการใช้บริการระบบตั๋วร่วมอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งยังเป็นการรักษาค่านิยมของการใช้บริการระบบตั๋วร่วมให้มั่นคงอยู่เสมอ ทั้งนี้การประชาสัมพันธ์ในแผนการดำเนินงานในระยะนี้ ย่อมเป็นไปโดยนัยเดียวกันกับระยะแรกดังกล่าวแล้ว นอกจากนั้น การวางแผนการโฆษณาประชาสัมพันธ์ในกลุ่มผู้ประกอบการควรทำในรูปแบบของการจัดสัมมนาให้ความรู้เกี่ยวกับระบบตั๋วร่วม โดยควรดำเนินการประมาณ 2-3 ครั้ง ก่อนเริ่มใช้งานระบบตั๋วร่วมไม่น้อยกว่า 1 ปี