

# โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับ การบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์  
(Draft Final Report)

ร่างแผนการลงทุนและ  
การพัฒนาบัตรร่วม



# “ร่างแผนการลงทุนและการพัฒนาระบบตั๋วร่วม”

## บทที่ 1 บทนำ

- 1.1 สาระสำคัญของแผนการลงทุนและการพัฒนาระบบตั๋วร่วม
- 1.2 การทบทวนข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการจัดตั้งกองทุนหรือทุนหมุนเวียน
- 1.3 การทบทวนรายงานการศึกษาและข้อมูลทุติยภูมิที่เกี่ยวข้อง

## บทที่ 2 แผนการลงทุนระบบตั๋วร่วม

- 2.1 การลงทุนเพื่อเตรียมความพร้อมในการดำเนินการระบบตั๋วร่วม
- 2.2 ค่าใช้จ่ายเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานระบบตั๋วร่วม (ภายใต้กองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม)

## บทที่ 3 หลักการในการสนับสนุนการดำเนินงานของระบบขนส่งมวลชนเมื่อใช้ค่าโดยสารร่วม

- 3.1 ความจำเป็นในการสนับสนุนการดำเนินงาน
- 3.2 หลักการในการสนับสนุนการดำเนินงาน
- 3.3 การกำหนดสิทธิการได้รับการสนับสนุน

## บทที่ 4 แนวทางในการสนับสนุนการดำเนินงานของระบบขนส่งมวลชนอื่นเมื่อใช้ค่าโดยสารร่วม

## บทที่ 5 วงเงินที่ภาครัฐอาจต้องสนับสนุนระบบขนส่งมวลชน และวงเงินของกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม

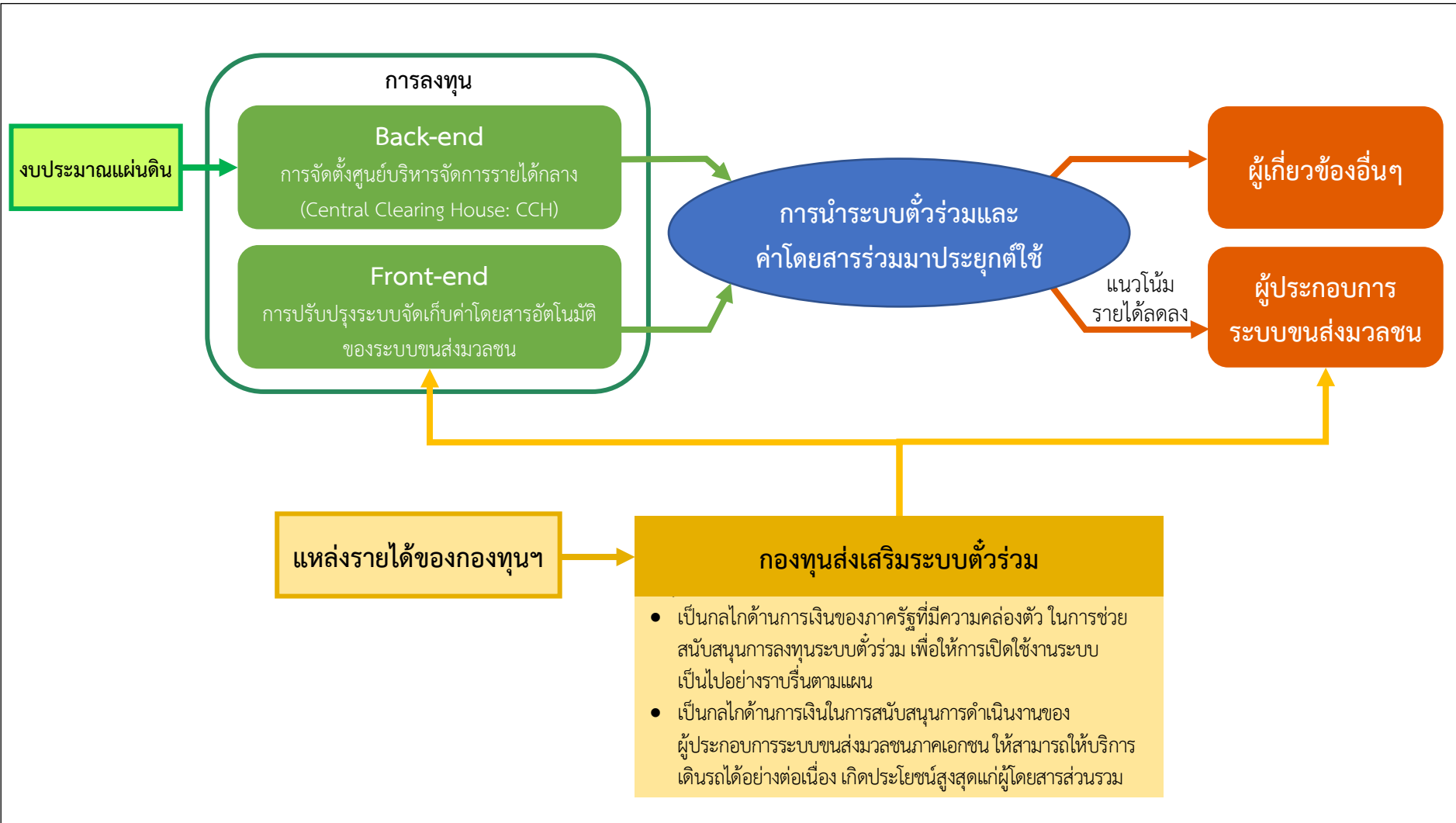
- 5.1 การกำหนดสมมติฐานการคำนวณวงเงินของกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม
- 5.2 การประมาณการเงินลงทุนปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ (Automatic Fare Collection: AFC) ของผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชน
- 5.3 การประมาณการวงเงินส่วนต่างระหว่างรายได้จากค่าโดยสารตามสัญญาร่วมลงทุนกับรายได้จากค่าโดยสารร่วม
- 5.4 การประมาณการรายได้เพิ่มจากผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากค่าโดยสารร่วม
- 5.5 การประมาณการวงเงินที่จำเป็นของกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม

## บทที่ 6 แนวทางการระดมทุนสำหรับกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม

- 6.1 วัตถุประสงค์และช่องทางในการใช้จ่ายเงินกองทุน
- 6.2 แนวทางการระดมทุนสำหรับกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม
- 6.3 แผนการระดมทุน

## บทที่ 7 ข้อเสนอแนะทางเลือกประกอบการตัดสินใจเชิงนโยบาย

# แผนการลงทุนและการพัฒนาระบบตัวร่วม



ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

# ตัวอย่างการดำเนินงานของกองทุนในสาธารณรัฐสิงคโปร์



## Public Transport Fund

### ➤ แหล่งที่มาของเงินกองทุน

- เงินจากกองทุนหรือหน่วยงานอื่น ที่มีกฎหมายกำหนดให้จ่ายเข้ากองทุน
- เงินบริจาค **หรือเงินที่ผู้ประกอบการขนส่งต้องส่งเข้ากองทุน** ตามจำนวนที่ Public Transport Council (PTC) กำหนด (มาตรา 50) เนื่องจากมีการปรับอัตราค่าโดยสารขึ้น
- เงินค่าปรับภายใต้ Bus Service Industry Act และ Rapid Transit Systems Act 1995
- ผลประโยชน์ที่ได้จากเงินกองทุน

การปรับอัตราค่าโดยสารขึ้นในปี ค.ศ. 2021 PTC มีคำสั่งให้ SBS Transit และ SMRT ส่งเงินเข้ากองทุน \$23 ล้าน

### ➤ วัตถุประสงค์ของกองทุน

- เพื่อลงทุน ภายใต้กรอบกฎหมาย Finance Procedure Act 1996
- เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ และบริหารจัดการกองทุน

- **เพื่อจัดหาเงินในการช่วยเหลือผู้โดยสารรถโดยสารหรือผู้โดยสารรถไฟ**

จากการปรับอัตราค่าโดยสารขึ้นในปี ค.ศ. 2021 PTC กำหนดให้มี Public Transport Vouchers (PTVs) มูลค่า \$30 เพื่อสนับสนุนประชาชน

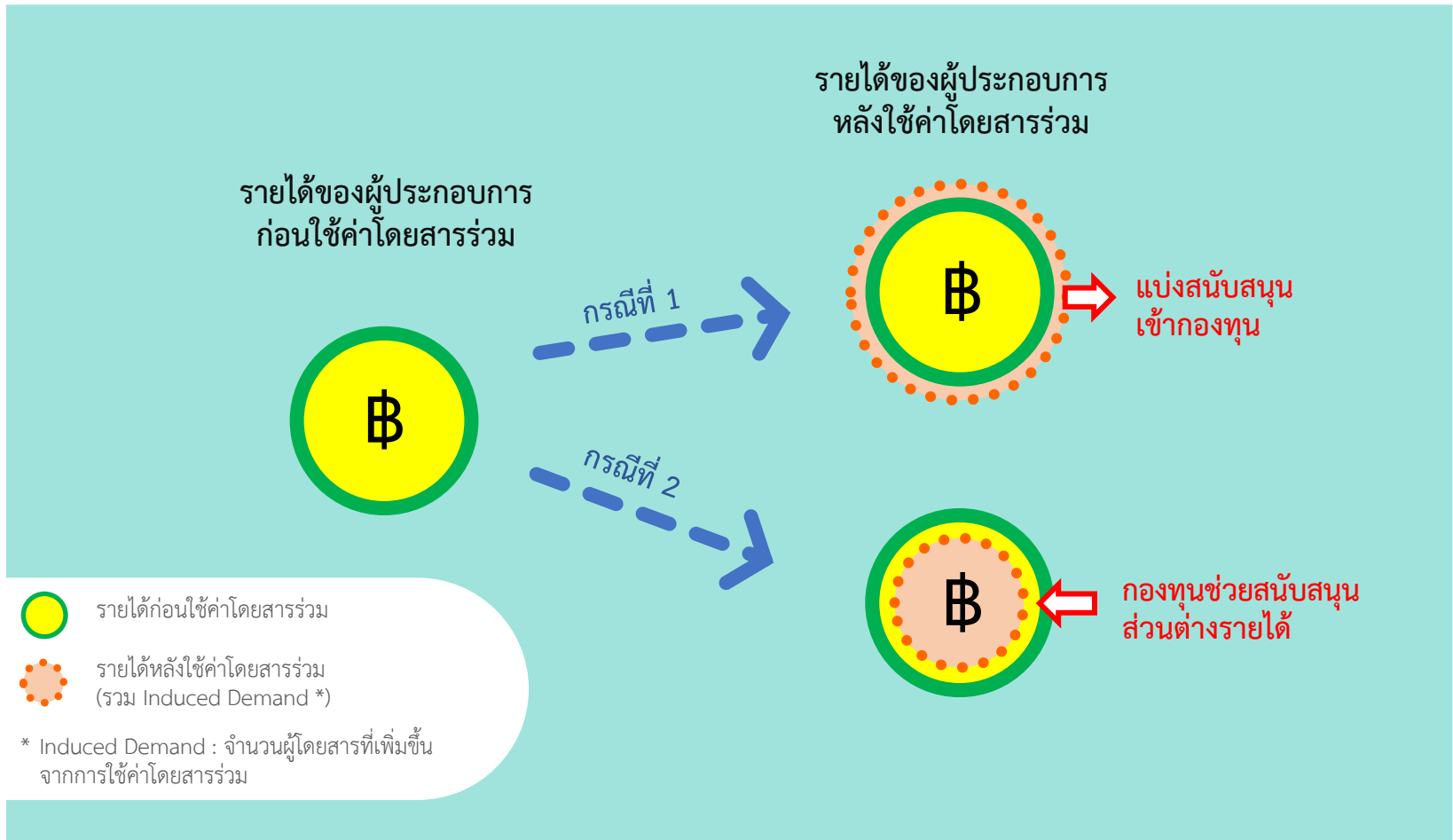
หมายเหตุ: \$ = ดอลลาร์สิงคโปร์

ที่มา: Public Transport Council Act 1987

## รายละเอียดแผนการลงทุนพัฒนาระบบตัวร่วม

ลำดับ	รายละเอียด	ผู้ดำเนินการ		ที่มาของเงินลงทุน
		ผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชน	บริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วม	
<b>Initial Investment</b>				
1	การลงทุน CCH - Hardware / Software for CCH, DR Site - PCI DSS / EMV Certification		✓	ภาครัฐ
2	การลงทุนเพื่อปรับปรุงระบบ AFC - Front-end - Back-end - PCI DSS / EMV Certification	✓		ผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชน โดยภาครัฐอาจสนับสนุนเป็นแต่ละกรณี
<b>Operation and Maintenance</b>				
3	การดำเนินการและบำรุงรักษา CCH		✓	บริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วม
4	การบริหารจัดการ CCH		✓	
5	EMV Audit ระบบ AFC ของ CCH		✓	
6	การดำเนินการและบำรุงรักษาระบบ AFC	✓		ผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชน
7	EMV Audit ระบบ AFC ของ Operator	✓		

ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)



ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

## กลไกการสนับสนุนส่วนต่างรายได้ค่าโดยสารจากกองทุน เมื่อมีการใช้อัตราค่าโดยสารร่วม

# การเปรียบเทียบทางเลือกในการสนับสนุนการดำเนินงานหรือการสนับสนุนด้านการเงิน เพิ่มเติมแก่ผู้ประกอบการ

หลักการของการสนับสนุน การดำเนินงาน	ทางเลือก	
	การจ่ายเงินสนับสนุนในลักษณะเงินให้เปล่า	การสนับสนุนเงินกู้เงื่อนไขผ่อนปรน
1. ความเป็นธรรม (Equity)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เป็นธรรมกับผู้ประกอบการ แต่การจ่ายเงินต้องมีหลักเกณฑ์ที่ต่างกันสำหรับแต่ละระบบ เนื่องจากมีโครงสร้างต้นทุนต่างกัน</li> <li>- อาจไม่เป็นธรรมกับภาครัฐ เนื่องจากยากที่ภาครัฐจะตรวจสอบความจำเป็นที่แท้จริงของผู้ประกอบการแต่ละราย</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เป็นธรรม เนื่องจากการขอกู้โดยผู้ประกอบการ ต้องอยู่บนพื้นฐานของความสมัครใจ โดยกองทุนอาจกำหนดเพดานเงินกู้ที่ผู้ประกอบการแต่ละรายสามารถกู้ได้</li> <li>- เป็นธรรมกับภาครัฐ เนื่องจากผู้ประกอบการต้องใช้คืนเงินกู้ตามเงื่อนไขที่เป็นมาตรฐานสำหรับทุกระบบ จึงไม่เป็นภาระด้านงบประมาณและหนี้สาธารณะในระยะยาว</li> </ul>
2. ความชัดเจน (Clarity)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ขาดความชัดเจน โดยจำเป็นต้องอาศัยค่าประมาณการ ทั้งในส่วนของปริมาณผู้โดยสาร ดัชนีทางเศรษฐกิจในอนาคต เป็นต้น เพื่อให้สามารถเตรียมงบประมาณให้เพียงพอ อย่างไรก็ตาม สามารถดำเนินการจ่ายตามจริง ภายหลังจากการตรวจสอบข้อมูลการเดินทางของผู้โดยสาร</li> <li>- จำเป็นต้องเจรจากับผู้ประกอบการ ซึ่งในภาวะที่มีหลายหน่วยงานเจ้าของโครงการและหลายผู้ประกอบการ อาจไม่สามารถดำเนินการให้อยู่บนมาตรฐานเดียวกันได้</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีความชัดเจนและโปร่งใส เนื่องจากผู้ประกอบการต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขในการขอกู้ที่เป็นมาตรฐานสากล และสามารถตรวจสอบถึงปัญหาสภาพคล่องที่เกิดขึ้นจริงได้</li> </ul>
3. ความยั่งยืน (Sustainability)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- อาจต้องใช้เงินทุนจำนวนมาก เพื่อให้เพียงพอ ซึ่งส่งผลถึงภาระด้านงบประมาณและหนี้สาธารณะ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- สามารถจำกัดวงเงินที่จะระดมเข้ากองทุนได้</li> <li>- ไม่เป็นภาระในระยะยาวแก่ภาครัฐ เนื่องจากผู้ประกอบการต้องใช้คืนเงินกู้ตามกำหนด</li> </ul>
4. ความเพียงพอ (Adequacy)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ผู้ประกอบการพอใจ เนื่องจากเป็นเงินให้เปล่า</li> <li>- การวัดความพอเพียงทำได้ยาก เนื่องจากเป็นการเจรจาตกลงบนเงื่อนไขของอนาคต ซึ่งมีความไม่แน่นอน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ผู้ประกอบการต้องขอกู้เท่าที่จำเป็นเท่านั้น เพื่อควบคุมภาระดอกเบี้ย และระดับความน่าเชื่อถือของบริษัท (Credit)</li> </ul>
5. การร่วมรับผิดชอบ ต่อผลการกระทำ (Accountability)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การตรวจสอบทำได้ยาก อาจต้องใช้องค์กรที่เป็นกลาง ในการตรวจสอบบัญชีของผู้ประกอบการ เพื่อป้องกันการทุจริต</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การตรวจสอบสามารถใช้กลไกของธนาคารพาณิชย์ ในขั้นตอนการพิจารณาเงินกู้</li> </ul>

# ผู้ประกอบการระบบรถไฟฟ้า (ส่วนที่อยู่ในเงื่อนไขได้รับการสนับสนุนจากกองทุน)

รถไฟฟ้า	สัญญาสัมปทาน	เปิดให้บริการ
1. รถไฟฟ้าสายสีเขียว		
1.1 ส่วนหลัก (หมอชิต-อ่อนนุช, สนามกีฬาแห่งชาติ-สะพานตากสิน)	✓ (Net Cost)	✓
2. รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน		
2.1 หัวลำโพง-บางซื่อ	✓ (Net Cost)	✓
2.2 ส่วนต่อขยาย (หัวลำโพง-บางแค, บางซื่อ-ท่าพระ)	✓ (Net Cost)	✓
3. รถไฟฟ้าสายสีชมพู	✓ (Net Cost)	X
4. รถไฟฟ้าสายสีเหลือง	✓ (Net Cost)	X

ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

## เงื่อนไขในการได้สิทธิการสนับสนุนจากกองทุน เมื่อใช้ค่าโดยสารร่วม

### ค่าโดยสารร่วมจะประยุกต์ใช้กับระบบรถไฟฟ้าในเขตเมือง

- 1) เป็นผู้ประกอบการภาคเอกชน (หน่วยงานของรัฐถือหุ้นอยู่ไม่เกินร้อยละ 50)  
(เนื่องจากผู้ประกอบการที่มีสถานะเป็นหน่วยงานของรัฐ มีช่องทางในการขอรับการสนับสนุนด้านการเงิน)
- 2) ให้บริการระบบรถไฟฟ้าโดยรับความเสี่ยงด้านรายได้จากค่าโดยสารทั้งหมด  
(ระบบที่มีรูปแบบการร่วมลงทุนในลักษณะที่เทียบเคียงได้กับรูปแบบ PPP Gross Cost ไม่สามารถรับการสนับสนุนได้ เนื่องจากผู้ประกอบการไม่ได้รับรายได้จากค่าโดยสารโดยตรง จึงไม่ต้องรับความเสี่ยงด้านรายได้จากค่าโดยสาร)
- 3) สถานะของระบบรถไฟฟ้า ณ วันที่คณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบการจัดตั้งระบบตัวร่วมและโครงสร้างค่าโดยสารร่วม
  - (i) ระบบที่เปิดให้บริการแล้ว หรือ
  - (ii) ระบบที่ลงนามในสัญญาร่วมลงทุนแล้ว ข้อใดข้อหนึ่ง



## การจัดสรรความรับผิดชอบค่าใช้จ่ายด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับระบบตั๋วร่วมและค่าโดยสารร่วม

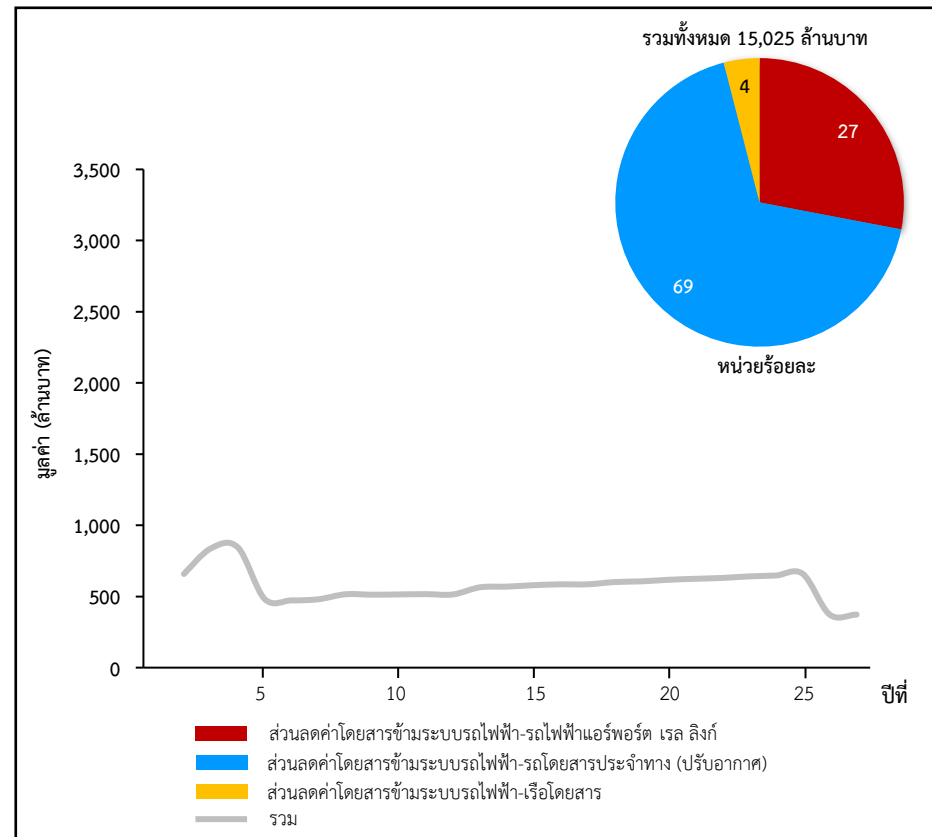
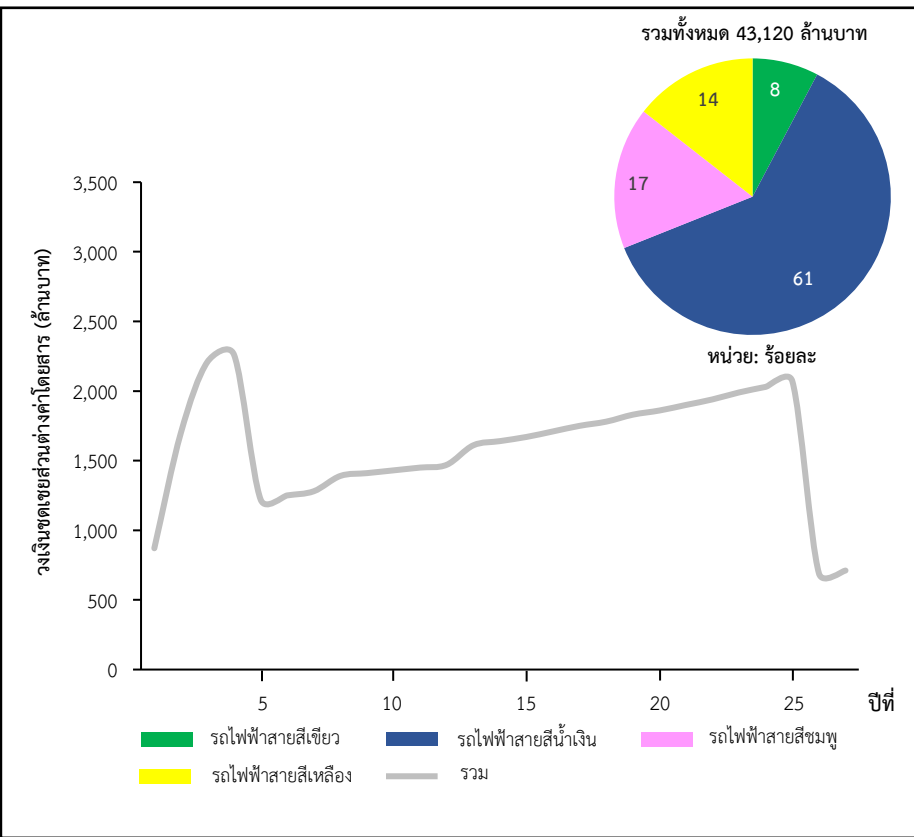
ประเภทของค่าใช้จ่าย	ผู้รับผิดชอบ			หมายเหตุ
	งบประมาณแผ่นดิน	บริษัทบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม	กองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วม	
1. เงินลงทุนจัดตั้ง CCH	✓			ภาครัฐจำเป็นต้องลงทุนจัดตั้ง CCH ให้เสร็จก่อนเปิดดำเนินการระบบตั๋วร่วม
2. เงินลงทุนปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ (Automatic Fare Collection: AFC) ของผู้ประกอบการ			✓	เอกชนผู้ประกอบการดำเนินการปรับปรุงระบบ AFC โดยกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วมจ่ายคืนให้หลังจากเปิดให้บริการระบบตั๋วร่วมแล้ว
3. ค่าดำเนินงานและบำรุงรักษา CCH		✓		บริษัทฯ ไม่ควรแสวงหากำไร แต่ควรอยู่ได้ด้วยตัวเอง
4. เงินลงทุนปรับปรุงระบบ CCH ในอนาคต (Reinvestment)		✓		
5. เงินสนับสนุนส่วนต่างรายได้ของผู้ประกอบการ			✓	เพื่อความเป็นธรรมแก่ผู้ประกอบการระบบรถไฟฟ้า ดังนั้นกองทุนส่งเสริมระบบตั๋วร่วมจึงควรสนับสนุน

ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

# การประมาณการวงเงินส่วนต่างรายได้ค่าโดยสารและส่วนลดค่าแรกเข้า

กรณีเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้า  
(ส่วนต่างรายได้ค่าโดยสาร ตามสัญญาร่วมลงทุน กับ  
รายได้จากค่าโดยสารร่วม)

กรณีเดินทางข้ามระบบ  
(ส่วนลดค่าโดยสาร)



หมายเหตุ: คาดว่ากองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม จะมีอายุประมาณ 27 ปี (พ.ศ. 2569-2595)

ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

หมายเหตุ: 1) ส่วนลดข้ามระบบรถไฟฟ้า-รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์/รถโดยสารประจำทาง (ปรับอากาศ)/เรือโดยสาร เริ่มปี พ.ศ. 2570

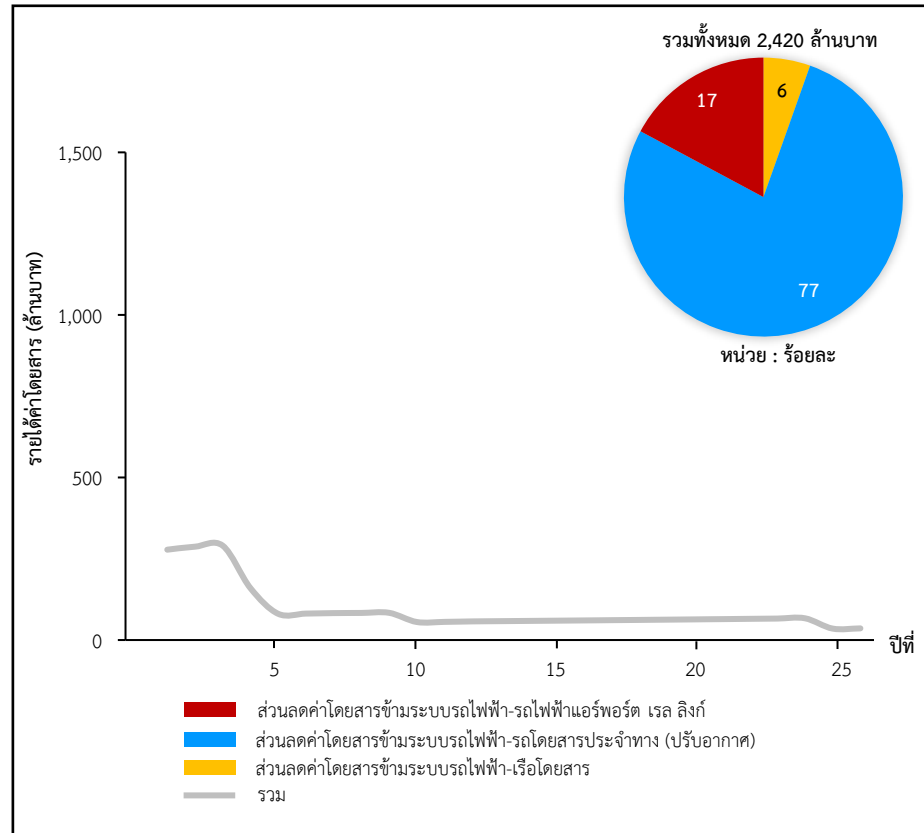
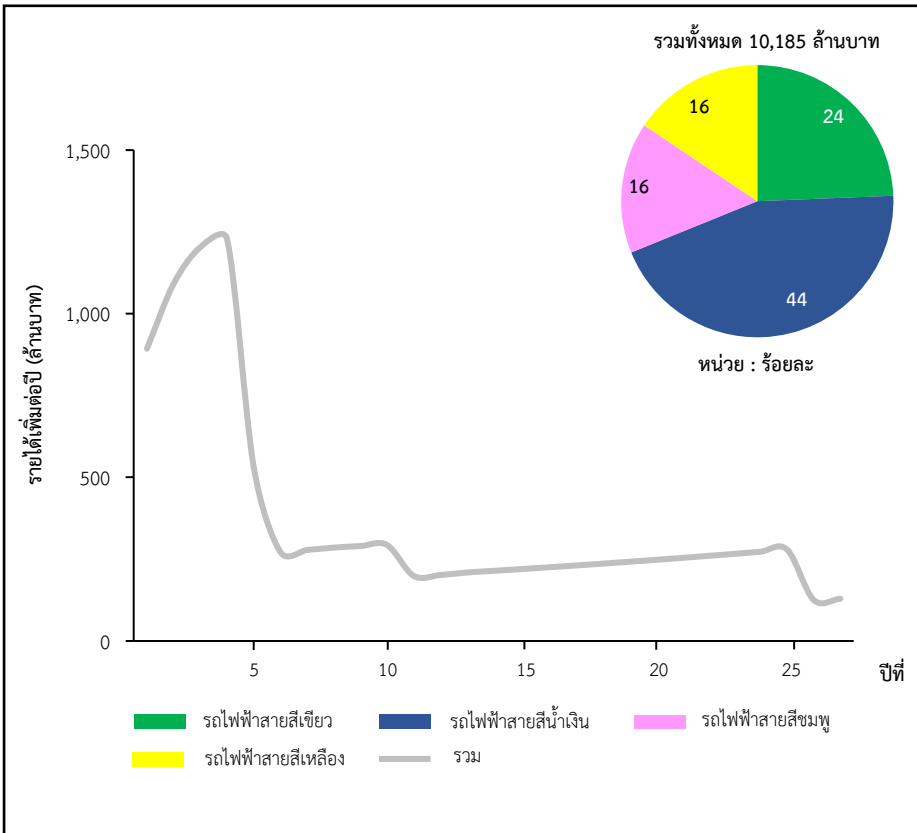
2) คาดว่ากองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม จะมีอายุประมาณ 27 ปี (พ.ศ. 2569-2595)

ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

# การประมาณการรายได้ค่าโดยสาร (เพิ่มจาก Induced Demand)

## กรณีเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้า

## กรณีเดินทางข้ามระบบ



หมายเหตุ: คาดว่ากองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม จะมีอายุประมาณ 27 ปี (พ.ศ. 2569-2595)

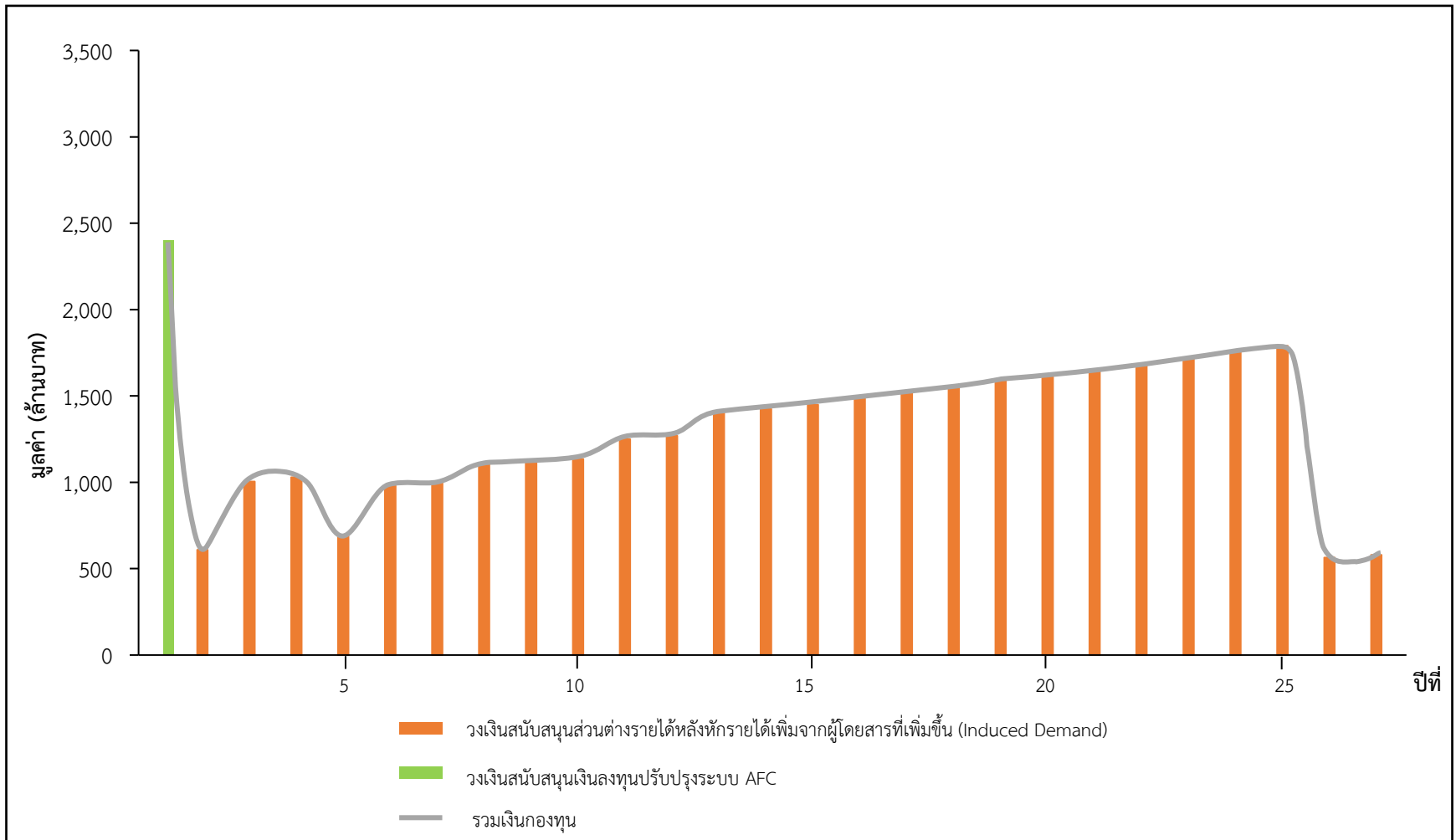
ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

หมายเหตุ: 1) ส่วนลดข้ามระบบรถไฟฟ้า-รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์/รถโดยสารประจำทาง (ปรับอากาศ)/เรือโดยสาร เริ่มปี พ.ศ. 2570

2) คาดว่ากองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม จะมีอายุประมาณ 27 ปี (พ.ศ. 2569-2595)

ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

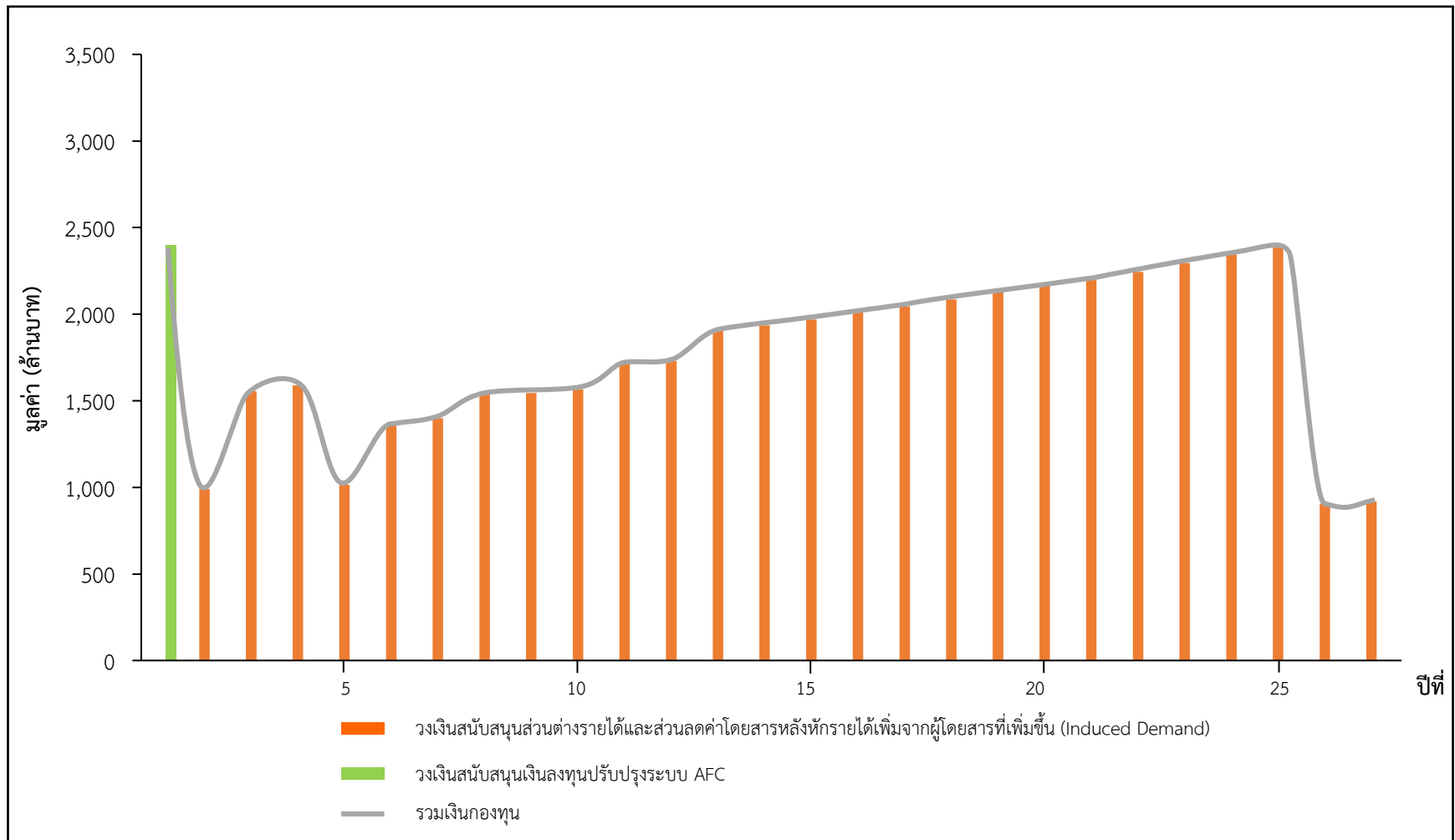
# การประมาณการวงเงินที่จำเป็นของกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม (กรณีสนับสนุนระบบรถไฟฟ้า)



หมายเหตุ: คาดว่ากองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม จะมีอายุประมาณ 27 ปี (พ.ศ. 2569-2595)

ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

# การประมาณการวงเงินที่จำเป็นของกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม (กรณีสนับสนุนระบบรถไฟฟ้ารวมการเชื่อมต่อข้ามระบบ)



หมายเหตุ: คาดว่ากองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม จะมีอายุประมาณ 27 ปี (พ.ศ. 2569-2595)

ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

# แหล่งที่มาของเงินกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม



เงินทุนเพิ่มเติม  
ที่รัฐบาลจัดสรรให้



เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้  
จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี

\* ให้กระทรวงคมนาคม ขอรับการจัดสรร  
ในแต่ละปีงบประมาณตามความจำเป็น



เงินค่าธรรมเนียม  
การออกใบอนุญาต



ค่าปรับทางอาญา  
และค่าปรับทางปกครอง



เงินหรือทรัพย์สิน  
ที่มีผู้บริจาคให้แก่กองทุน



ดอกผลของเงิน  
หรือทรัพย์สินของกองทุน



ส่วนแบ่งรายได้ หรือ  
ผลประโยชน์ตอบแทน  
ของผู้ให้บริการขนส่งรายใหม่  
เมื่อสัญญาสัมปทานมีข้อสัญญา  
ให้ต้องส่งเงินเข้ากองทุน



ส่วนแบ่งรายได้จาก  
การให้บริการตัวร่วม  
(เช่น การออกบัตรประเภทตัวร่วม เป็นต้น)

ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

# การประมาณการเงินสนับสนุนส่วนต่างรายได้จากการใช้ค่าโดยสารร่วม และที่มาของเงินกองทุน

(หน่วย: ล้านบาท)

เงินสนับสนุนส่วนต่างรายได้จากการใช้ค่าโดยสารร่วม		ที่มาของเงินกองทุน					
		กรณี	งบประมาณ (ทุนเพิ่มเติม)	รฟม. <sup>3</sup>	กทพ. <sup>4</sup>	เงินอุดหนุนจากรัฐ <sup>5</sup>	รวมเงินกองทุน
สนับสนุนส่วนต่างรายได้ จากค่าโดยสารร่วม เฉพาะระบบรถไฟฟ้า <sup>1</sup>	มูลค่ารวม 35,340 ล้านบาท (ประมาณปีละ 1,310 ล้านบาท)	1	4,000	-	-	31,500	35,500
		2	1,200	4,380	8,100	22,300	35,980
สนับสนุนส่วนต่างรายได้ จากค่าโดยสารร่วมระบบรถไฟฟ้า และส่วนลดเมื่อเดินทาง ข้ามระบบ <sup>2</sup>	มูลค่ารวม 47,940 ล้านบาท (ประมาณปีละ 1,780 ล้านบาท)	1	4,000	-	-	44,700	48,700
		2	2,000	4,380	8,100	34,200	48,680

หมายเหตุ: <sup>1</sup> ระบบรถไฟฟ้าที่ได้รับการสนับสนุนส่วนต่างรายได้ ได้แก่ สายสีเขียว สายสีน้ำเงิน สายสีชมพู และสายสีเหลือง

<sup>2</sup> การข้ามระบบ หมายถึง การเดินทางข้ามระบบระหว่างรถไฟฟ้ากับแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ หรือรถไฟฟ้ากับรถโดยสารประจำทาง (ปรับอากาศ) หรือระหว่างรถไฟฟ้ากับเรือโดยสาร

<sup>3</sup> รฟม. หมายถึง ส่วนแบ่งรายได้จากผลประโยชน์ตอบแทนจากสัญญาสัมปทานผู้ประกอบการระบบรถไฟฟ้า (กรณีที่ 2 อัตราร้อยละ 20)

<sup>4</sup> กทพ. หมายถึง ส่วนแบ่งรายได้จากรัฐวิสาหกิจภายในกระทรวงคมนาคม ณ ที่นี้ใช้ค่าธรรมเนียมผ่านทางพิเศษ (กรณีที่ 2 ประมาณปีละ 300 ล้านบาท)

<sup>5</sup> เงินอุดหนุนจากรัฐ หมายถึง วงเงินที่ยังไม่สามารถหาแหล่งเงินที่มีความเหมาะสมและเป็นไปได้ จึงอาจจำเป็นต้องขอรับการสนับสนุนจากภาครัฐ

ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

## แหล่งที่มาของเงินกองทุน (ที่มีความเป็นไปได้ในระยะยาว)

ส่วนแบ่งรายได้จากการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้า หรือระบบขนส่งมวลชน (Transit-Oriented Development: TOD)

- พัฒนาที่ดินเชิงพาณิชย์ได้ แต่ต้องไม่เวนคืนที่ดินและไม่ใช้งบประมาณในการซื้อที่ดิน
- ธุรกิจการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์มีความเสี่ยงสูง
- อาจเป็นไปได้ในระยะยาว และขนาดของรายได้ที่จะแบ่งเข้ากองทุน ไม่แน่นอน

เงินผลประโยชน์ตอบแทนจากสัญญาร่วมลงทุนระบบรถไฟฟ้าในอนาคต :

- เอกชนต้องใช้โครงสร้างค่าโดยสารร่วม ทำให้รายได้ถูกจำกัด
- หากรัฐต้อง Subsidise เงินลงทุนอยู่แล้ว อาจมีผลประโยชน์ตอบแทนรัฐต่ำ
- เป็นไปได้ แต่รายได้อาจมีน้อย และใช้เวลาหลายปีกว่าจะสามารถส่งเข้ากองทุนได้

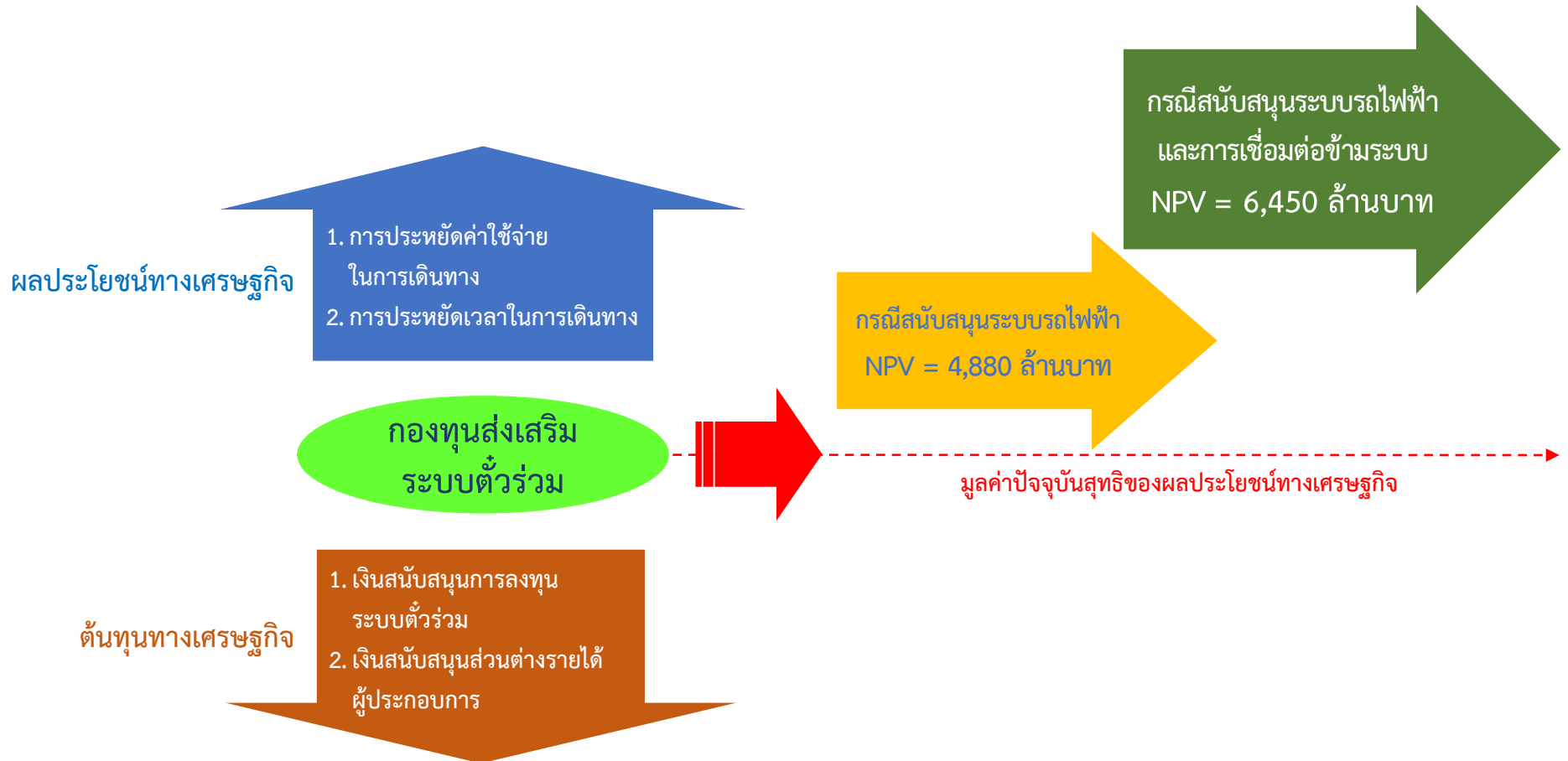
เงินส่วนแบ่งจากการให้บริการข้อมูล (Value-added Data Services) :

- รายได้เป็นของ CCH และต้องใช้เพื่อสนับสนุนตัวเองก่อน
- มีความไม่แน่นอนของกระแสรายได้
- เป็นไปได้ แต่รายได้อาจมีน้อย ถึงน้อยมาก



# ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจของกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม

ระยะเวลาของกองทุน : 27 ปี (พ.ศ. 2569-2595)



## ข้อเสนอแนะทางเลือกประกอบการตัดสินใจเชิงนโยบาย

1. ระบบตัวร่วมจำเป็นต้องประยุกต์ใช้ร่วมกับโครงสร้างค่าโดยสารร่วม
2. ภาครัฐจำเป็นต้องสนับสนุนส่วนต่างของรายได้ค่าโดยสารของผู้ประกอบการรถไฟฟ้า และควรให้ส่วนลดค่าโดยสารเมื่อเดินทางข้ามระบบ
3. การจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม มีความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ
4. เนื่องจากภาครัฐยังไม่มีนโยบายที่ชัดเจนในการจัดสรรรายได้เข้ากองทุน ดังนั้น ภาครัฐจึงจำเป็นต้องเลือกแนวทางในการประกาศนโยบายค่าโดยสารร่วมให้สอดคล้องกับภาระด้านการเงินของภาครัฐเอง
5. แหล่งรายได้ระยะสั้นที่เป็นไปได้สำหรับกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม ภาครัฐจำเป็นต้องเลือกระหว่าง
  - การขอรับจัดสรรงบประมาณแผ่นดินเป็นหลัก
  - การกำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับระบบรถไฟฟ้าและระบบการจราจรภายใต้กระทรวงคมนาคมปันส่วนรายได้หรือผลกำไรที่ไม่มีพันธะผูกพันทางกฎหมายเข้ากองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม
6. ควรกำหนดแหล่งที่มาของรายได้ที่มีความเป็นไปได้สูงของกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วมในร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ.... ไว้ในร่างกฎหมายก่อน โดยไม่จำเป็นต้องคำนึงถึงขนาดของเงินรายได้จากแหล่งนั้นๆ

**ควรกำหนดแหล่งที่มาของเงินกองทุน และเงื่อนไขในการสนับสนุนผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชน  
อย่างชัดเจนและเร่งด่วน เพื่อให้ทันการเปิดให้บริการระบบตัวร่วม ในปี พ.ศ. 2569**

# แผนการดำเนินงานตามแผนการลงทุนและการพัฒนาระบบตัวร่วม

ลำดับ	รายละเอียด	หน่วยงาน รับผิดชอบ	พ.ศ. 2565				พ.ศ. 2566				พ.ศ. 2567				พ.ศ. 2568				พ.ศ. 2569				พ.ศ. 2570			
			Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
1	การจัดทำ พ.ร.บ. การบริหารจัดการระบบตัวร่วม การประกาศใช้ พ.ร.บ. การบริหารจัดการระบบตัวร่วม	คค./สตร.	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
2	การประกาศใช้อัตราค่าโดยสารร่วม/อัตราค่าโดยสารเดียว ในการใช้ตัวร่วมของระบบรถไฟฟ้า	คนต./สตร.								●																
3	การประกาศใช้ส่วนลดข้ามระบบ (ระหว่างรถไฟฟ้า- รถไฟฟ้าในเมือง (สายสีแดง)/รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL) หรือรถไฟฟ้า-รถโดยสารประจำทาง (ปรับอากาศ) หรือ รถไฟฟ้า-เรือโดยสาร)	คนต./สตร.											●													
4	การจัดตั้งกองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม	คนต./สตร.								■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
5	การระดมเงินกองทุน	คค./คนต.								■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
6	การกำหนดเงื่อนไขในการสนับสนุนส่วนต่างรายได้ จากการประยุกต์ใช้ค่าโดยสารร่วม	คนต./สตร.													●											
7	การเจรจาต่อรองเงื่อนไขในการสนับสนุนส่วนต่างรายได้ จากการประยุกต์ใช้ค่าโดยสารร่วม	ผู้ประกอบการ ที่เกี่ยวข้อง														■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
8	การพัฒนา ระบบตัวร่วม ABT (CCH/FCCH)	สตร.																								
9	การลงทุนเพื่อปรับปรุงระบบ AFC และการพัฒนาสื่อกลางการ ชำระเงินค่าโดยสารแบบ ABT - Front-end/Back-end - EMV/PCI DSS Certification	ผู้ประกอบการ ที่เกี่ยวข้อง																								
10	การดำเนินการและบำรุงรักษาระบบ CCH	CTC <sup>1</sup>																								
11	การบริหารจัดการ CCH	CTC <sup>1</sup>																								
12	การสนับสนุนส่วนต่างรายได้จากการประยุกต์ใช้ค่าโดยสารร่วม <sup>2</sup>	กองทุน																								

หมายเหตุ: 1 กรณีที่ยังไม่มีการจัดตั้ง CTC ให้ สตร. เป็นผู้รับผิดชอบ

2 การสนับสนุนส่วนต่างรายได้จากการประยุกต์ใช้ค่าโดยสารร่วม ตามระยะเวลาของกองทุน (ตามระยะเวลาของสัญญาสัมปทานของผู้ประกอบการระบบขนส่ง ที่ได้รับผลกระทบจากการประยุกต์ใช้ค่าโดยสารร่วม)

คค. : กระทรวงคมนาคม

สตร. : สำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม

คนต. : คณะกรรมการนโยบายระบบตัวร่วม

ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง : ผู้ประกอบการระบบขนส่ง/ระบบชำระเงิน

CTC : บริษัทบริหารจัดการระบบตัวร่วม

กองทุน : กองทุนส่งเสริมระบบตัวร่วม

■ ■ ■ ■ ระยะเวลาที่ 1: รถไฟฟ้า

■ ■ ■ ■ ระยะเวลาที่ 2: รถโดยสารประจำทาง (ปรับอากาศ)/เรือโดยสาร

ระยะเวลาและรายละเอียดแผนงานอาจเปลี่ยนแปลงได้ เนื่องจากการประกาศใช้พระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตัวร่วม พ.ศ. .... และขั้นตอนการดำเนินการของรัฐ