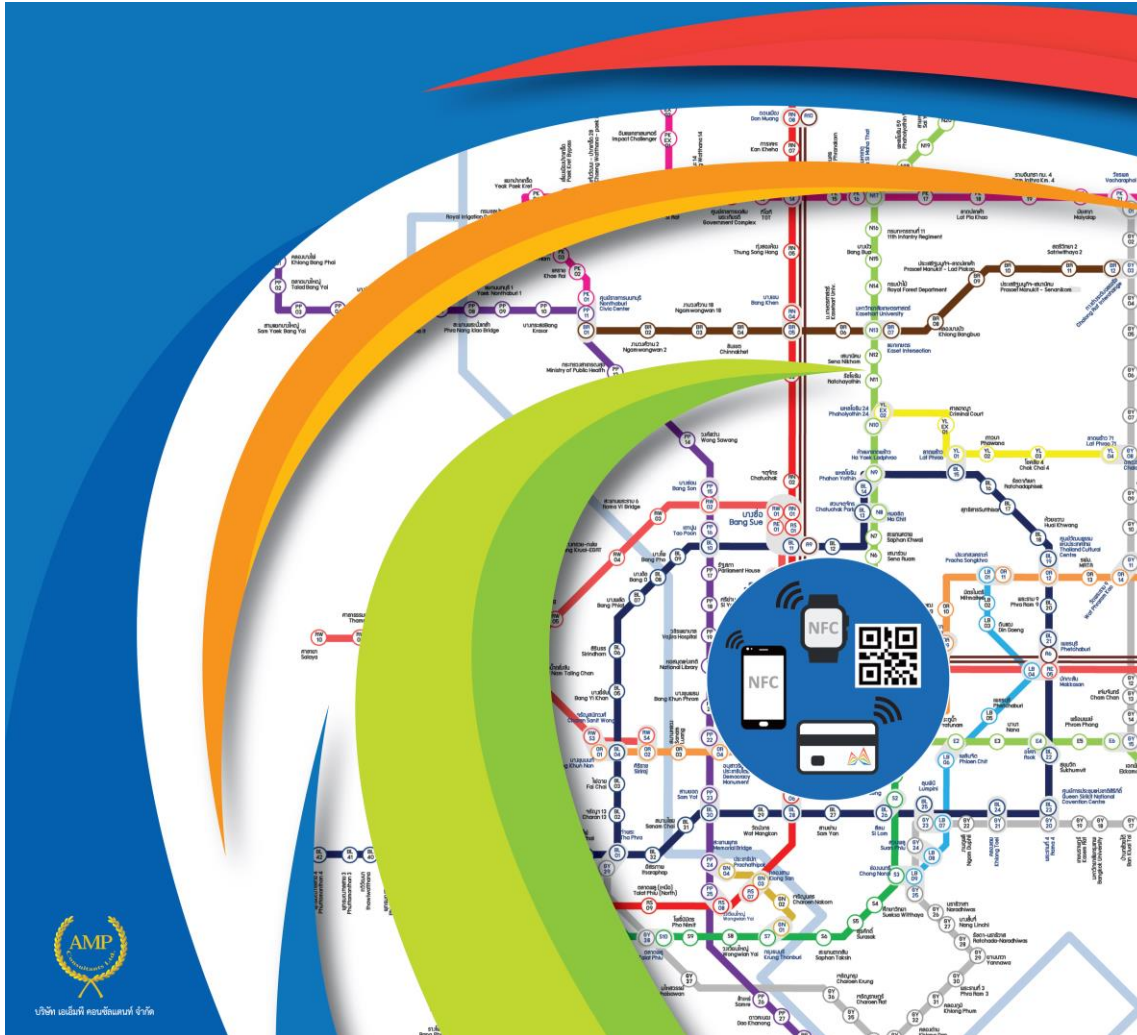




กระทรวงคมนาคม



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร



โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับ การบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม

รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)

โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม/ อัตราค่าโดยสารเดี่ยว และ อัตราค่าธรรมเนียมทางการเงินในระบบตั๋วร่วม

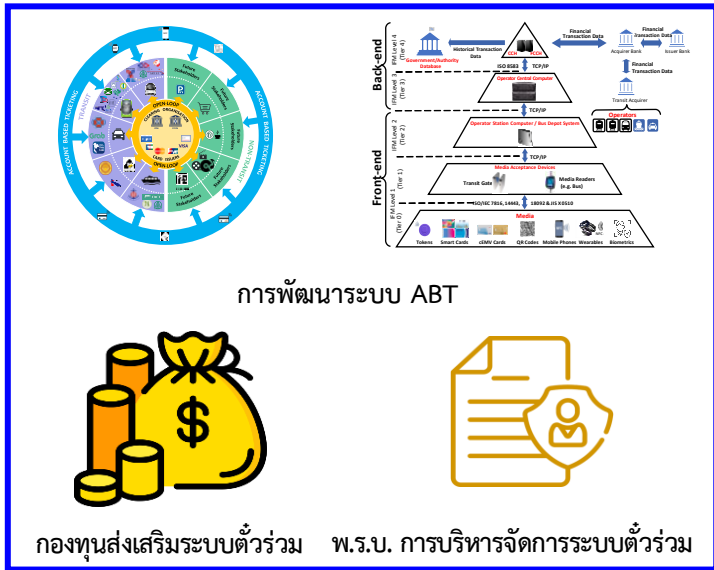


บริษัท เอ็มพี คอนซัลแตนท์ จำกัด

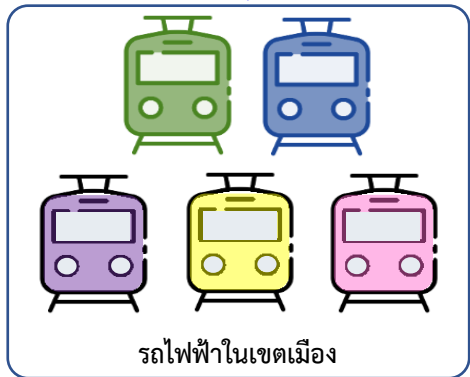
“โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม/อัตราค่าโดยสารเดี่ยว และอัตราค่าธรรมเนียมทางการเงินในระบบตั๋วร่วม”

- บทที่ 1 การศึกษาและวิเคราะห์โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม/อัตราค่าโดยสารเดี่ยว**
 - 1.1 การศึกษา ทบทวนโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมจากการศึกษาที่ผ่านมา
 - 1.2 การทบทวนนโยบายเกี่ยวกับอัตราค่าโดยสารในต่างประเทศ
 - 1.3 การศึกษา ทบทวนโครงสร้างอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งมวลชนของไทยในปัจจุบัน
 - 1.4 การศึกษา กฎหมาย สัญญาสัมปทานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดอัตราค่าโดยสาร
 - 1.5 แนวทางการประยุกต์ใช้จากการทบทวนรายงานการศึกษาและข้อมูลทุติยภูมิที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม/อัตราค่าโดยสารเดี่ยว
- บทที่ 2 การศึกษา วิเคราะห์ต้นทุนดำเนินการของผู้ประกอบการขนส่ง**
 - 2.1 ต้นทุนการประกอบการและต้นทุนทางเศรษฐศาสตร์ของระบบขนส่งมวลชน
 - 2.2 การวิเคราะห์ต้นทุนเพื่อกำหนดอัตราค่าโดยสารของรถโดยสารประจำทาง
- บทที่ 3 การวิเคราะห์อัตราค่าโดยสาร**
 - 3.1 การวิเคราะห์อัตราค่าโดยสาร เพื่อกำหนดอัตราค่าโดยสารรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในปัจจุบัน
 - 3.2 การวิเคราะห์อัตราค่าโดยสารของระบบรถไฟฟ้า
- บทที่ 4 ข้อเสนอแนะอัตราค่าโดยสารร่วม/อัตราค่าโดยสารเดี่ยวที่เหมาะสม**
 - 4.1 การเสนอแนะรูปแบบโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม/อัตราค่าโดยสารเดี่ยวที่เหมาะสมสำหรับระบบรถไฟฟ้า
 - 4.2 แนวทางการปรับรูปแบบอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าให้เป็นตารางค่าโดยสารเดี่ยว
 - 4.3 แนวทางการกำหนดอัตราค่าโดยสารเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนอื่นกับระบบรถไฟฟ้า
- บทที่ 5 งานวิเคราะห์อัตราค่าธรรมเนียมทางการเงินในระบบตั๋วร่วม**
 - 5.1 การทบทวนรายงานการศึกษาและข้อมูลทุติยภูมิที่เกี่ยวข้อง
 - 5.2 การศึกษา ทบทวนข้อตกลงทางธุรกิจ และวิธีการคิดค่าธรรมเนียมทางการเงินของระบบขนส่งมวลชนของประเทศไทยและต่างประเทศในปัจจุบัน
 - 5.3 การวิเคราะห์ต้นทุนทางการเงินในการบริหารจัดการเงินสดและผลกระทบทางการเงินที่เกิดจากการจัดเก็บค่าธรรมเนียม
 - 5.4 การวิเคราะห์อัตราค่าธรรมเนียมทางการเงินในระบบตั๋วร่วม
 - 5.5 แนวทางการกำหนดรูปแบบทางธุรกิจ
 - 5.6 สรุปและข้อเสนอแนะ
- บทที่ 6 แผนการประยุกต์ใช้โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม/อัตราค่าโดยสารเดี่ยวและอัตราค่าธรรมเนียมทางการเงิน**
 - 6.1 ระยะที่ 1 (Phase I) สามารถเดินทางข้ามระบบรถไฟฟ้าเท่านั้น
 - 6.2 ระยะที่ 2 (Phase II) เชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนอื่นเข้ากับระบบรถไฟฟ้า

แนวทางการประยุกต์ใช้อัตราค่าโดยสารร่วม

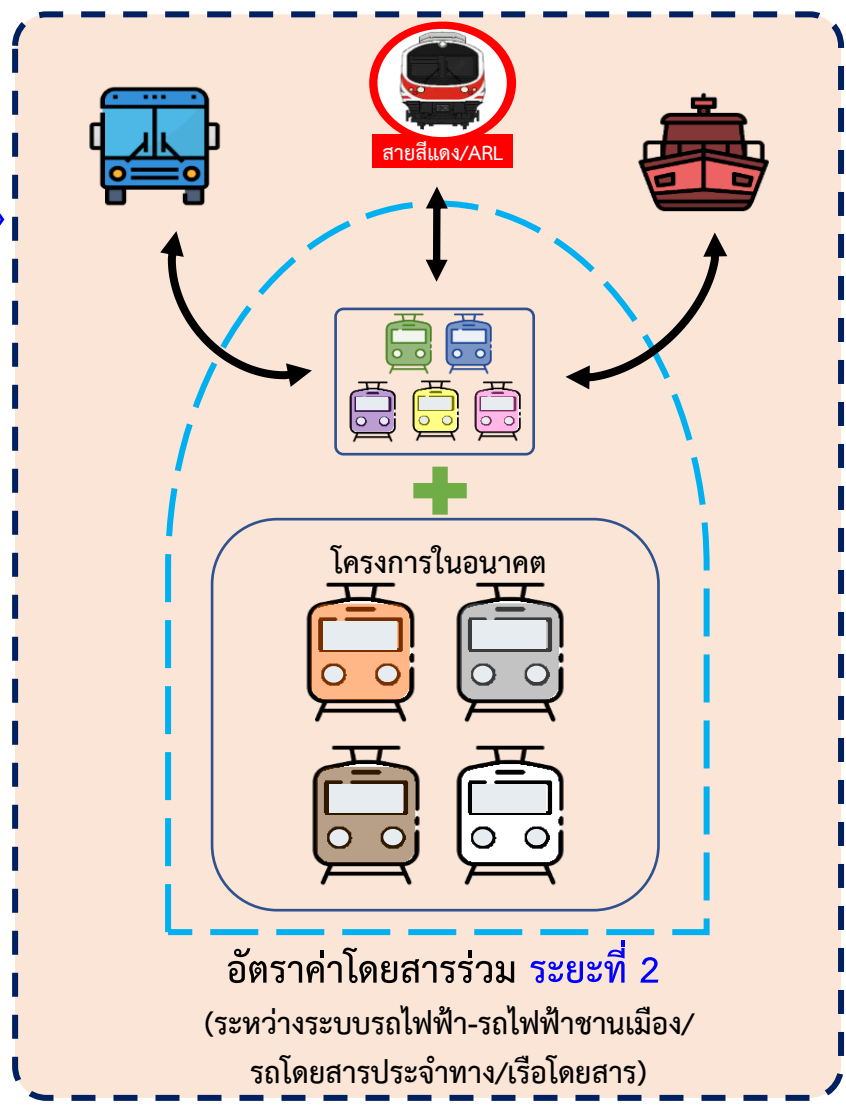


1



อัตราค่าโดยสารร่วม **ระยะที่ 1** (ระบบรถไฟฟ้า)

2





โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม

$$FR = BFR \times (ACPI/BCPI)$$

สูตรจาก MRT Assessment
Standardization จาก ADB

โครงสร้างอัตราค่าโดยสาร ปี 2562
(ใช้ปี 2544 เป็นปีฐานและปรับราคาตาม
CPI Non-Food and Beverages)
ค่าแรกเข้า: เริ่มต้น 11.87 บาท
อัตราค่าโดยสารต่อกิโลเมตร: 2.14 บาท/กม.

| ปี | อัตราค่าแรกเข้า | อัตราค่าโดยสารต่อกิโลเมตร |
|------|-----------------|---------------------------|
| 2544 | 10 | 1.8 |
| 2545 | 10.06 | 1.81 |
| 2546 | 10.12 | 1.82 |
| 2547 | 10.28 | 1.85 |
| 2548 | 10.72 | 1.93 |
| 2549 | 11.25 | 2.03 |
| 2550 | 11.37 | 2.05 |
| 2559 | 11.62 | 2.09 |
| 2560 | 11.71 | 2.11 |
| 2561 | 11.86 | 2.14 |
| 2562 | 11.87 | 2.14 |

ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม/อัตราค่าโดยสารเดี่ยว สำหรับระบบรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

| โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม | พ.ศ. 2565 | พ.ศ. 2570 | พ.ศ. 2575 | พ.ศ. 2580 |
|--------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| ค่าแรกเข้า ¹ | 14.00 | 14.73 | 15.50 | 16.30 |
| อัตราค่าโดยสาร/กิโลเมตร ² | 2.15 | 2.26 | 2.37 | 2.50 |

หมายเหตุ: ¹ กำหนดค่าแรกเข้า 14 บาท (เท่ากับค่าแรกเข้าสายสีม่วง สายสีเหลือง และสายสีชมพู เพื่อให้สอดคล้องกับอัตราค่าโดยสารตามสัญญาสัมปทานระบบรถไฟฟ้าในปัจจุบัน และอนาคตที่กำลังจะเปิดให้บริการ หลายสัญญา

² คำนวณตามดัชนีราคาผู้บริโภค (แบบไม่รวมอาหารและเครื่องดื่ม (CPI NFB)) โดยกำหนดสมมติฐานอัตราเงินเฟ้อดัชนีราคาผู้บริโภค (แบบไม่รวมอาหารและเครื่องดื่ม (CPI NFB)) ประมาณร้อยละ 1.02 ต่อปี

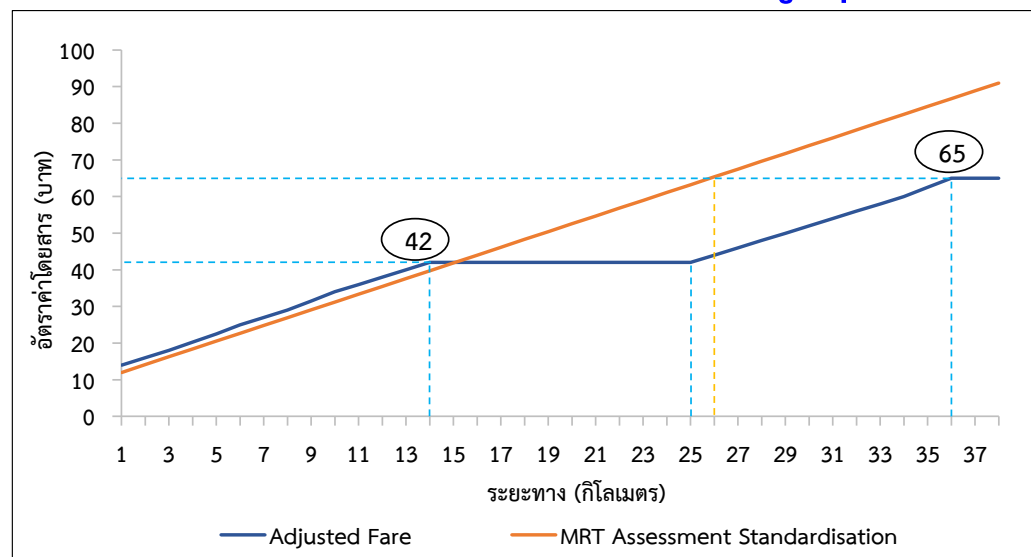
ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

ข้อเสนออัตราค่าโดยสารแบบมีเพดานสูงสุด 2 ชั้น

มากกว่า 25 กม. เพดานสูงสุด 65 บาท

25 กม. แรก เพดานสูงสุด 42 บาท

ค่าแรกเข้า 14 บาท



ที่มา: ข้อมูลปฐมภูมิ ข้อมูลทุติยภูมิ และวิเคราะห์โดยโครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)



แนวทางการจัดสรรรายได้ค่าโดยสารของระบบรถไฟฟ้า



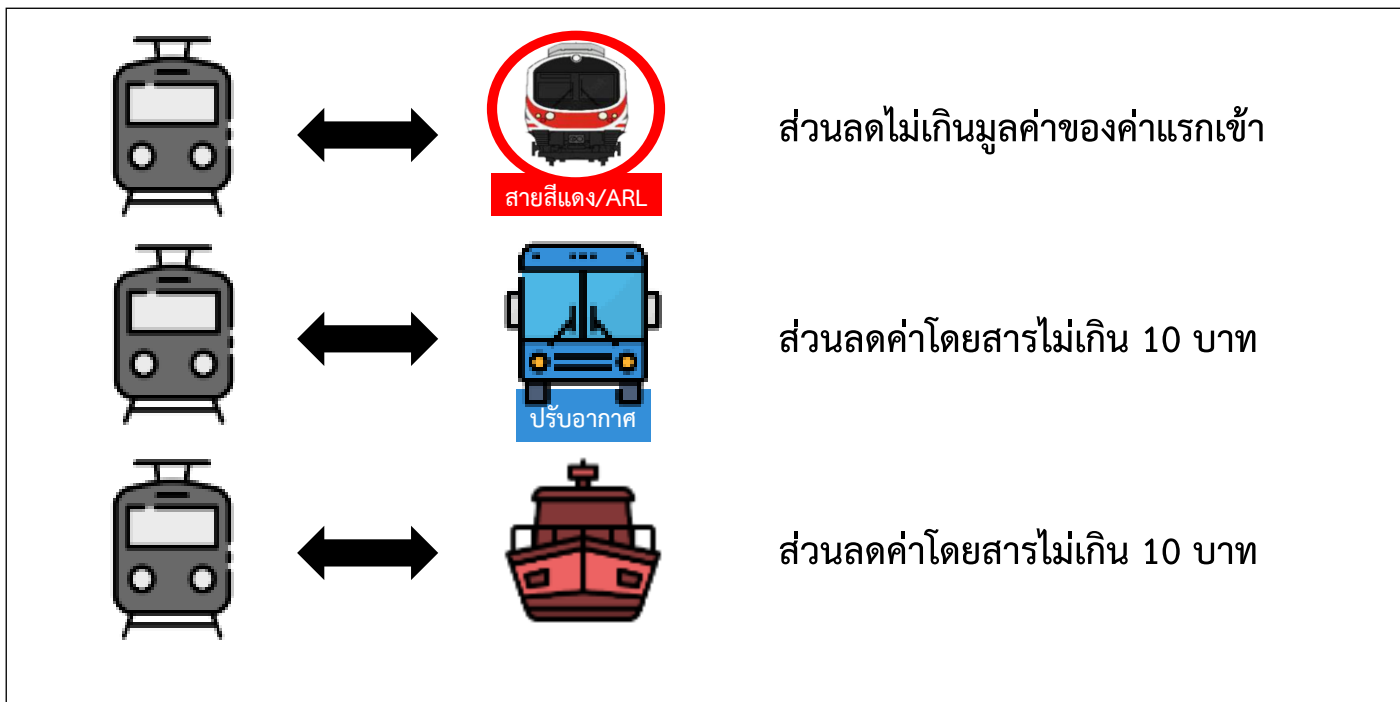
โครงสร้างค่าโดยสาร

ค่าแรกเข้า + ค่าโดยสารตามระยะทาง

- นำค่าแรกเข้ามาเฉลี่ยตามจำนวนระบบที่มีการเดินทาง
- แบ่งค่าโดยสารตามสัดส่วนของระยะทางที่ผู้โดยสารเดินทางในแต่ละระบบ

ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

ข้อเสนอส่วนลดค่าโดยสารการเดินทางข้ามระบบ



ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

Financial Transaction Flow ที่เกิดขึ้นจากการใช้

ABT Ticket Media (รวมทั้ง บัตร cEMV) จำแนกตามหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

| Items | | Passenger | Issuer | Financial Acquirer | Switching/ Card Scheme | Operator | CCH |
|---|---------------------------------|-----------|---------|--------------------|------------------------|----------|-----|
| Fare | | ●—————→● | | | | | |
| Issuer Fee | | ●————→● | | | | | |
| Acquirer Fee | Merchant Discount Rate (MDR) | | | ●←————● | | | |
| | Interchange Fee | | ●←————● | | | | |
| | Switching Fee / Card Scheme Fee | | | ●————→● | | | |
| | CCH Fee | | | ●←————● | | | |
| | (Data Processing Fee) | | | ●————→● | | | ● |
| <p>●————→ ค่าโดยสาร</p> <p>●————→ ค่าธรรมเนียมการออกบัตร</p> <p>●————→ ค่าธรรมเนียมการชำระเงินในระบบตัวร่วม</p> | | | | | | | |



ข้อเสนออัตราค่าธรรมเนียมทางการเงินในระบบตั๋วร่วม

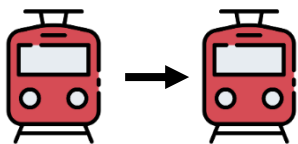
| ประเภทบัตร | ค่าธรรมเนียม |
|---|--------------------------|
| บัตรโดยสาร ABT / Card-Centric ในระบบขนส่ง | ≤ 1.0 ¹ |
| บัตรเดบิตในประเทศ (บัตร cEMV) | ≤ 0.55 ² |
| บัตรเครดิตในประเทศ (บัตร cEMV) | ≤ 0.8 ¹ |

ที่มา: ¹ ข้อมูลปฐมภูมิ ข้อมูลทุติยภูมิ และวิเคราะห์โดยโครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

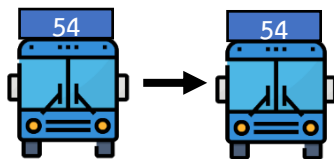
² ธนาคารแห่งประเทศไทย

เงื่อนไขการเดินทางเชื่อมต่อ

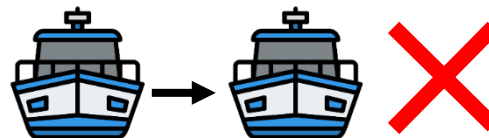
ไม่ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนในเส้นทางการเดินทางเดิม



ระบบรถไฟฟ้าสายเดียวกัน

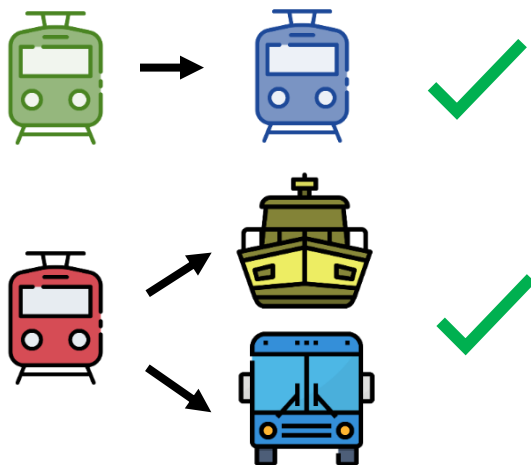


รถโดยสารประจำทางสายเดียวกัน



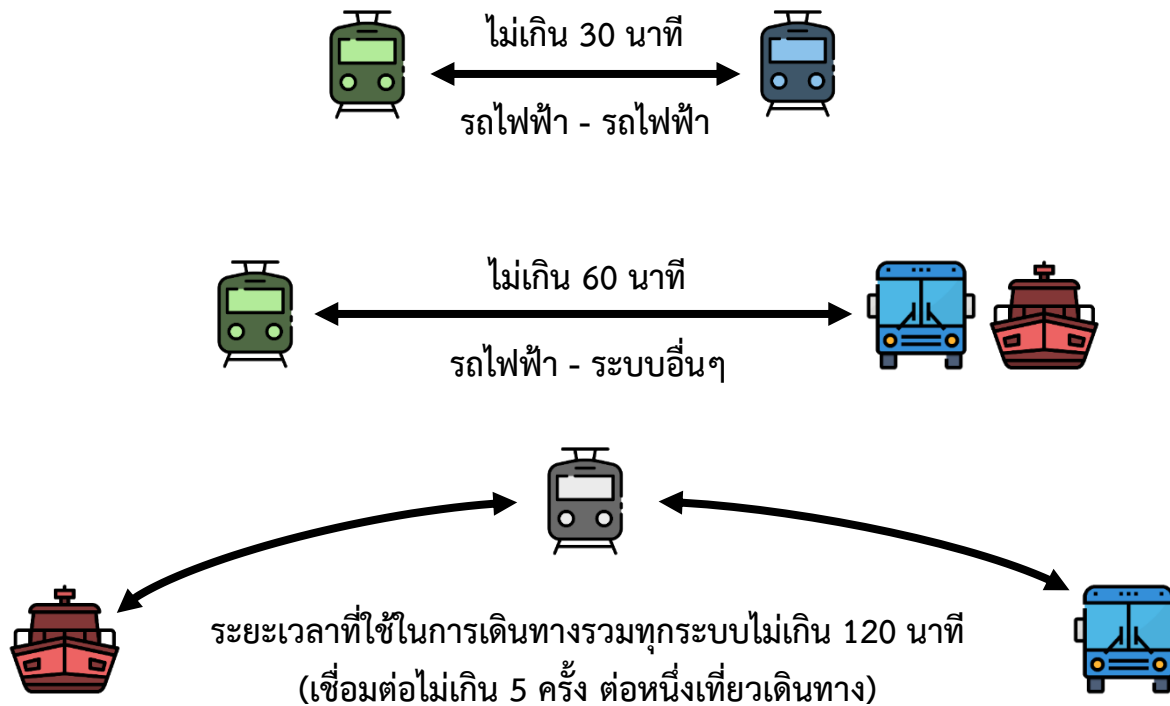
เรือโดยสารสายเดียวกัน

เปลี่ยนรูปแบบ หรือ เปลี่ยนเส้นทางการเดินทาง*



* เชื่อมต่อไม่เกิน 5 ครั้ง ต่อหนึ่งเที่ยวการเดินทาง

เงื่อนไขการเดินทางเชื่อมต่อ



ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนการกำกับการบริหารจัดการระบบตัวร่วม, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)