

# การเปรียบเทียบโลจิสติกส์ท่องเที่ยวระหว่างกรุงเทพมหานคร ประเทศไทยและซิดนีย์ ออสเตรเลีย

## The Comparative of Tourism Logistics between Bangkok Thailand and Sydney Australia

นารธสิรินทร์ เนติฤทธิ์<sup>1\*</sup>

Narthsirinth Netirith<sup>1\*</sup>

### บทคัดย่อ

ซิดนีย์ประเทศออสเตรเลียและกรุงเทพมหานครประเทศไทยต่างเป็นเมืองท่องเที่ยว เมืองเศรษฐกิจ และเมืองที่มีประชากรมากที่สุดในประเทศนั้น ก่อให้เกิดแรงดึงดูดนักท่องเที่ยวให้มาท่องเที่ยว จึงเกิดการศึกษาลอจิสติกส์ท่องเที่ยวระหว่างสองเมืองนี้ในด้านของ ยานพาหนะ ขาวสารการใช้เทคโนโลยี และการรับจ่ายเงิน พบว่ายานพาหนะในกรุงเทพมหานครนั้นยังคงมีปัญหาด้านความปลอดภัยเนื่องจากจำนวนที่นั่งไม่เพียงพอ ความไม่สะดวกสบาย และมีข้อจำกัดในการใช้บริการของบุคคลบางกลุ่ม เช่น บุคคลพิการ ผู้ที่ใช้รถเข็น ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับซิดนีย์มียานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งที่สะดวกสบายมากกว่าและสามารถรองรับการบริการผู้โดยสารได้ทุกรูปแบบ ในส่วนของการใช้เทคโนโลยีเพื่อการรับทราบข้อมูลข่าวสาร ทางซิดนีย์ได้จัดทำแอปพลิเคชัน(Application) เพื่อให้บริการข้อมูลไม่ว่าจะเป็นตารางการเดินทางทำให้สามารถติดตามสถานะของยานพาหนะเหล่านั้นเพื่อวางแผนและลดเวลาการรอคอยได้มากกว่ากรุงเทพมหานครซึ่งไม่มีตารางเวลาที่แน่ชัดมีเพียงแต่อัตราความถี่ในการบริการที่แจ้งต่อนักท่องเที่ยวเท่านั้น ในส่วนของการจ่ายเงินซิดนีย์มีเพียงบัตร Opal ใบเดียวที่เติมเงินและสามารถใช้ในการเดินทางได้ทุกรูปแบบต่างจากกรุงเทพมหานครที่ต้องใช้เงินเพื่อแลกบัตรโดยสาร ทั้งนี้ระบบการเติมเงินเข้าไปยังบัตรโดยสารของซิดนีย์มีหลายช่องทางและนักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงได้ง่ายกว่าของกรุงเทพมหานคร อย่างไรก็ตามประเทศไทยยังต้องพัฒนาระบบการขนส่งด้านความปลอดภัย เพิ่มช่องทางการรับข่าวสารและการจ่ายเงินจะสามารถเพิ่มประสิทธิภาพและดึงดูดใจให้นักท่องเที่ยวสามารถมาเที่ยวเมืองไทยได้

**คำสำคัญ:** โลจิสติกส์ท่องเที่ยวระบบการขนส่งสาธารณะในซิดนีย์ระบบการขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานคร

\* Corresponding author e-mail : n.narthsirinth@gmail.com

<sup>1</sup>อาจารย์ประจำคณะพาณิชยศาสตร์บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์



## Abstract

Sydney, Australia and Bangkok, Thailand are similar in term of being a tourist hub, economic center, and even the most populated city of the country; regarding its previous feature, it attracts tourists and people to visit. This study is about tourism logistics in these cities in the aspects of vehicles, information technology utilization and the payment system. The findings revealed that Bangkok still has the security problems, the inability to accommodate all passenger, and the limitation of accessibility to handicapped or wheelchair user. On the contrary, Sydney is superior in all aspects; for example, there is an application to provide the travel information, not only the schedule of service but also the tracking system which helps saving time for the users when waiting while in Bangkok only the frequency of the transport service is provided. Opal, the payment system the smartcard ticketing system is used to pay for travel on all public transport in Sydney but in Bangkok the travelers still use cash to purchase the ticket. Also, there are many of options to top up the smart card in the ticketing system of Sydney and it is more user friendly than Bangkok. Sydney can give a lesson to Thailand as the logistic tourism development model such as safety, information and payment system will increase and attractive to tourism

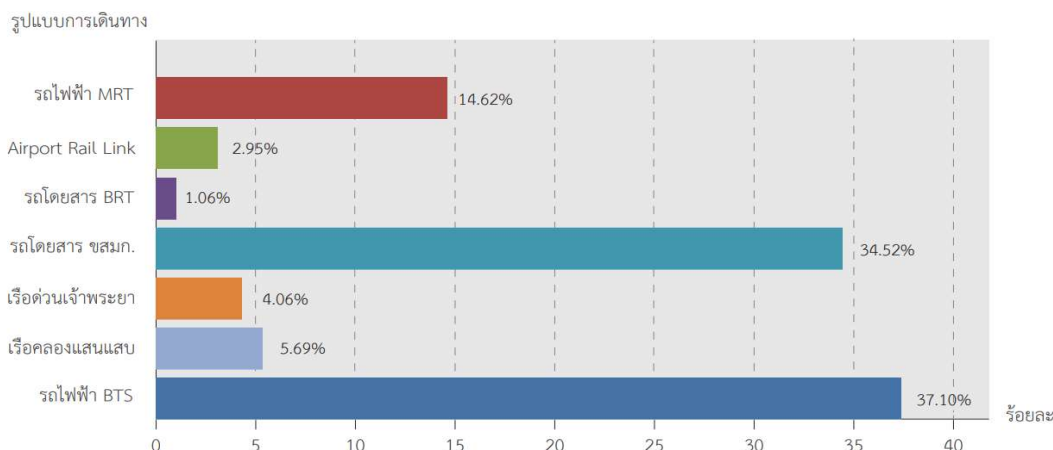
**คำสำคัญ:** Tourism Logistic, Public Transport in Sydney, Public Transport in Bangkok

## บทนำ

เมืองซิดนีย์ (Sydney) เป็นเมืองหลวงของรัฐ New South Wales ประเทศออสเตรเลียประชากรมากกว่า 4 ล้านคน เป็นเมืองที่มีประชากรมากที่สุดในออสเตรเลียและเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวมาเยือนประมาณ 33 ล้านคนต่อปี (Ironsides, 2015) เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการลงทุนของบริษัทต่างๆมากกว่า 451,000 บริษัท ระบบการเดินทางในเมืองซิดนีย์ได้แก่ รถไฟ รถประจำทาง เรือโดยสาร รถแท็กซี่ (Taxi) รถยนต์ส่วนบุคคลเนื่องจากประเทศออสเตรเลียเป็นหนึ่งในประเทศที่พัฒนาแล้วจึงมีระบบโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยวที่มีประสิทธิภาพ (Reynolds, 2014) มีความปลอดภัย เครือข่ายครอบคลุม มีการให้ข้อมูลข่าวสารด้านการท่องเที่ยวและการเดินทางที่ดี จึงเป็นหนึ่งในแรงดึงดูดที่ทำให้นักท่องเที่ยวสามารถท่องเที่ยวได้ง่าย สะดวกต่อการเข้าถึงในแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ส่วนกรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงและมีประชากรมากที่สุดของประเทศไทยประมาณ 5 ล้านคน เป็นเมืองที่เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ การค้า การศึกษา การเมืองการปกครองของประเทศไทย ทั้งนี้กรุงเทพฯ เป็นเมืองท่องเที่ยวติดอันดับ 1 ใน 10 ของโลกจากองค์การการท่องเที่ยวโลก (UNWTO) และเป็นเมืองที่นักท่องเที่ยวนิยมมาเที่ยว อันเนื่องมาจากมีค่าใช้จ่ายน้อยที่สุดแต่ได้รับการบริการระดับคุณภาพ (ประชาชาติธุรกิจออนไลน์, 2561) โดยมีระบบคมนาคมขนส่งหลักคือ รถยนต์ รถโดยสารประจำทาง รถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ รถปรับอากาศพิเศษรถตู้ประจำทาง รถจักรยานยนต์ประจำทาง เรือโดยสารรถไฟฟ้า BTS รถไฟฟ้าใต้ดิน (MRT) จากจำนวนสถานีนักท่องเที่ยวที่ใช้บริการขนส่งโลจิสติกส์ของกรุงเทพมหานครและซิดนีย์ จะเห็นได้ว่าจำนวนนักท่องเที่ยวที่ใช้บริการขนส่งสาธารณะเพื่อการเดินทางและการท่องเที่ยวมีจำนวนมากและมีหลายรูปแบบในการเดินทาง จึงก่อให้เกิดการศึกษาวิเคราะห์โลจิสติกส์เชิงท่องเที่ยวระหว่างกรุงเทพมหานครและซิดนีย์ออสเตรเลีย เพื่อให้เห็นความแตกต่างและช่องทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เชิงท่องเที่ยวของกรุงเทพมหานครให้ดียิ่งขึ้นจึงเลือกซิดนีย์ประเทศออสเตรเลียที่เป็นต้นแบบในการศึกษาเนื่องจากซิดนีย์เป็นหนึ่งในประเทศที่มีระบบการขนส่งเพื่อการท่องเที่ยวที่ดีและมีประสิทธิภาพติดอันดับโลก เมื่อมีระบบการขนส่งสาธารณะเพื่อการเดินทางและท่องเที่ยวที่ดีสามารถเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวให้มาเที่ยวประเทศไทย อีกทั้งนักท่องเที่ยวและผู้ให้บริการมีความสะดวกสบายในการท่องเที่ยวและมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

จากภาพที่ 1 กราฟแสดงสัดส่วนการเดินทางระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครพบว่า มีอัตราส่วนการใช้บริการรถไฟฟ้า BTS เป็นจำนวนมากในอัตราส่วนที่มากถึงร้อยละ 37 รองลงมาเป็นรถโดยสาร ขสมก. และการเดินทางด้วยรถโดยสาร BRT เป็นการเดินทางที่มีผู้ให้บริการน้อยที่สุด

สัดส่วนการเดินทางระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร



ภาพที่ 1 สัดส่วนการเดินทางระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานคร  
ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย (2560)

ตารางที่ 1 ตารางแสดงจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะของซิดนีย์ตั้งแต่ปี 2558-2561

ซิดนีย์ (Sydney)	Train	Bus	Ferry	Light rail
2558	326,448,000	257,015,000	14,794,000	6,135,000
2559	361,134,000	290,297,000	15,410,000	9,728,000
2560	378,643,000	315,523,000	16,009,000	10,048,000
2561 (ม.ค.- ส.ค.)	262,360,000	180,946,000	18,228,000	6,060,000

ที่มา: Transport for NSW (2017a)

จากตารางที่ 1 เป็นตารางแสดงจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะของซิดนีย์ตั้งแต่ปี 2558-2561 พบว่าผู้ใช้นิยมใช้รถไฟในการเดินทางและทางท่องเที่ยวมากที่สุด โดยจำนวนนักท่องเที่ยวที่ใช้บริการมากถึง 385,882,000 ในปี 2560 ทั้งนี้ และมีการใช้บริการทางรถประจำทาง เรือโดยสาร และรถรางตามลำดับ

โลจิสติกส์คือ เป็นระบบการจัดการการส่งสินค้า ข้อมูล และทรัพยากร จากจุดต้นทางไปยังผู้บริโภคคนสุดท้าย จึงมีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับข้อมูล การขนส่ง การบริหารวัสดุคงคลัง การจัดการวัตถุดิบ การบรรจุหีบห่อ โลจิสติกส์เป็นช่องทางหนึ่งของห่วงโซ่อุปทานที่เพิ่มมูลค่าของการใช้ประโยชน์ของเวลาและสถานที่ (Baziotopoulos, 2011 อ้างถึงในโซติกา พุ่มกาหลง, 2554) การท่องเที่ยว คือ การเดินทางของบุคคลจากที่อยู่อาศัยปกติไปยังที่อื่นเป็นการชั่วคราว ไม่มากกว่า 1 ปีติดต่อกัน เดินทางด้วยความสมัครใจเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ ติดต่อดูและวัตถุประสงคใด ๆ ก็ได้ แต่ไม่ใช่เพื่อการประกอบอาชีพ หรือหารายได้ (องค์การการท่องเที่ยวโลก, 2560)

แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ท่องเที่ยวที่วนั้นครอบคลุมไปด้วยการขนส่งนักท่องเที่ยวและวัสดุสิ่งของ (Physical flow) อันได้แก่ การเดินทางของนักท่องเที่ยว ยานพาหนะที่ใช้ในการลำเลียงสัมภาระของนักท่องเที่ยว การความสะดวกสบายในการเดินทาง การให้และรับข้อมูลข่าวสาร (Information flow) ประกอบไปด้วย ป้ายบอกทาง ป้ายแนะนำสถานที่ คำแนะนำเรื่องข้อควรปฏิบัติในสถานที่ และคำเตือนให้ระวังภัย เป็นต้น และการรับจ่ายเงิน (Financial flow) การอำนวยความสะดวกเรื่องการจ่ายชำระค่าสินค้าหรือบริการท่องเที่ยว และการซื้อตั๋วเดินทางต่าง ๆ ในขณะที่เรื่องการขนส่งสำหรับการท่องเที่ยวจะครอบคลุมเฉพาะเรื่องการขนส่งนักท่องเที่ยวและวัสดุสิ่งของเท่านั้น (คมสันสุริยะ, 2551)

Logistic tourism development model คือ การพัฒนากิจกรรมทางโลจิสติกส์เพื่อการท่องเที่ยว ด้วยการดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศให้เดินทางมาท่องเที่ยวยังสถานที่แห่งนั้น เพื่อความก้าวหน้าทางเศรษฐกิจ และยังรวมถึงการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ความปลอดภัย ชุมชน และสังคม (Booneiaml et al., 2017)

กรอบแนวคิดในการวิเคราะห์การขนส่งนักท่องเที่ยว 8 ประการได้แก่ สิ่งที่มีให้บริการ (Availability) การเข้าถึง (Accessability) ข้อมูลข่าวสาร (Information) เวลา (Time) การเอาใจใส่นักท่องเที่ยว (Customer care) ความปลอดภัย (Safety) ความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Environmental friendliness) ความสะดวกสบาย (Comfort) (Lumsdon & Page, 2004 อ้างถึงในคมสันสุริยะ, 2551)

โลจิสติกส์เชิงท่องเที่ยวที่วนั้นมีส่วนประกอบหลายส่วนได้แก่ การบริการด้านโลจิสติกส์ ปัจจัยต่างๆที่ช่วยบริการนักท่องเที่ยวได้อย่างราบรื่นและมีประสิทธิภาพรวมถึงการนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้เพื่อก่อให้เกิดความสะดวกสบายในการเดินทางไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของข้อมูลตารางการเดินทางและการติดตามสถานะของยานพาหนะคันดังกล่าว รวมถึงการสร้างช่องทางการรับจ่ายเงิน เช่น สามารถเติมเงินบนบัตรโดยสาร เมื่อมีโลจิสติกส์ท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวจะได้รับความสะดวกสบาย ได้รับข่าวสารในการวางแผนการเดินทางและช่องทางการชำระเงินที่มีประสิทธิภาพ

## 1. ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งนักท่องเที่ยว

ยานพาหนะคือวัตถุหรือสิ่งประดิษฐ์ที่สามารถเคลื่อนย้ายได้ อันได้แก่ จักรยาน รถยนต์ จักรยานยนต์ รถไฟ เรือ และเครื่องบิน การท่องเที่ยวที่วนั้นต้องมียานพาหนะเพื่อรองรับผู้โดยสารในการเคลื่อนที่ โดยกรุงเทพมหานครนั้นยานพาหนะที่ใช้ขนส่งในตัวกรุงเทพเพื่อการท่องเที่ยวได้แก่ รถไฟฟ้า BTS รถไฟฟ้า MRT รถไฟของการรถไฟไทย รถประจำทาง รถตู้โดยสาร รถตุ๊กตุ๊ก (auto rickshaw) เรือโดยสาร รถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่วนยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งในชัตนีย่อสเตรเลียนั้นได้แก่ รถบัสโดยสาร รถราง เรือโดยสาร รถไฟเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางและการท่องเที่ยว

### 1.1. รถไฟฟ้าและรถไฟฟ้าใต้ดิน

ที่ผู้เดินทางหรือนักท่องเที่ยวนิยมใช้โดยสารในกรุงเทพมหานคร ได้แก่ รถไฟฟ้า BTS รถไฟฟ้ามหานคร (MRT) ลักษณะรถไฟภายในของรถไฟ BTS ความยาวตลอดทั้งขบวน 86.6 เมตร กว้าง 3.12 เมตร รองรับผู้โดยสารได้สูงสุดจำนวน 1490 คน (มีผู้โดยสารนั่งเต็มทุกที่นั่ง และ ผู้โดยสารยืน) ที่น้ำหนักบรรทุก (Load Condition) 8 คน ต่อ ตารางเมตร จำนวนที่นั่งผู้โดยสาร 42 ที่นั่ง ต่อ ตู้ และ 168 ที่นั่งทั้งขบวน มีประตูโดยสารเลื่อนปิดเปิดด้านนอกตัวรถ (Sliding door) ควบคุมการทำงานด้วยระบบควบคุมกับมอเตอร์ไฟฟ้า มีความกว้าง

เมื่อเปิดสุด 1.4 เมตร จำนวน 16 บานต่อด้าน ตัวรถทำด้วยเหล็กปลอดสนิม ติดตั้งระบบปรับอากาศ พร้อมหน้าต่างชนิดกันแสง

รถไฟฟ้ามหานคร (MRT) ความยาวของรถไฟ 3 ตู้ขบวน : ประมาณ 65 เมตร ความจุของผู้โดยสารต่อ 3 ตู้ขบวน (รวม 126 ที่นั่ง) ผู้โดยสารที่ยืน 6 คน/ตารางเมตร : 900 คน / ขบวน รถไฟแบบ 3 ตู้ขบวนจะต่อเชื่อมกันแบบกึ่งถาวร และสามารถเพิ่มจำนวนตู้โดยสารได้เป็น 6 ตู้ขบวนและมีหนึ่งลักษณะเด่นระบบขับเคลื่อนอยู่ที่ตู้ตรงส่วนปลายของแต่ละด้าน ส่วนตู้กลางเป็นตู้โดยสารที่ไม่มีระบบขับเคลื่อน



ภาพที่ 2 รถไฟฟ้า BTS และรถไฟฟ้า MRT กรุงเทพมหานคร  
ที่มา: บริษัทขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (2561); ลาลิมา (2018)



ภาพที่ 3 ภายในรถไฟฟ้า BTS ในกรุงเทพมหานคร ประเทศไทย  
ที่มา: เอสโทโพลิส (2018); Thailandguru (2017)

รถไฟฟ้าที่ผู้โดยสารและนักท่องเที่ยวนิยมใช้บริการในซิดนีย์คือ รถไฟ (Transport Sydney Train) รถราง (Trams and light rail) ลักษณะรถไฟเป็นสองชั้น แก้อั้วสามารถปรับทิศทางให้สอดคล้องกับเส้นทางการเดินรถไฟได้ โดยรถไฟมีความกว้าง ความยาว 20.340 เมตร และความกว้างคือ 3.034 เมตร ความสูง 4.403 เมตร สามารถรองรับผู้พิการและรถเข็นเด็กได้ 896 ที่นั่งและรองรับรถเข็นสำหรับผู้พิการได้อีก 16 ที่นั่ง โดยได้จัดที่นั่งหรือที่จอดรถเข็นให้กับผู้พิการหรือเด็กไว้ ถ้าเป็นรถไฟที่วิ่งในตัวเมืองไม่มีส่วนของห้องน้ำ ส่วนรถไฟที่วิ่งระหว่างเมืองมีส่วนของห้องน้ำให้บริการ ส่วนรถรางเป็นรถไฟที่วิ่งไปตามรางแม่เหล็ก จะมีลักษณะเล็กกว่า แก้อั้วไม่สามารถเคลื่อนย้ายหรือปรับหนักพียงไปตามทิศทางเคลื่อนที่ของรถไฟได้จึงเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดอันตรายในเวลาที่ต้องจอดเทียบสถานี



ภาพที่ 4 รถไฟโดยสารในซิดนีย์ออสเตรเลีย

ที่มา: Transport Sydney train (2017); Wikimedia commons (2017)



ภาพที่ 5 ภายในรถไฟโดยสารของซิดนีย์ออสเตรเลีย

ที่มา: Railway technology (2017)

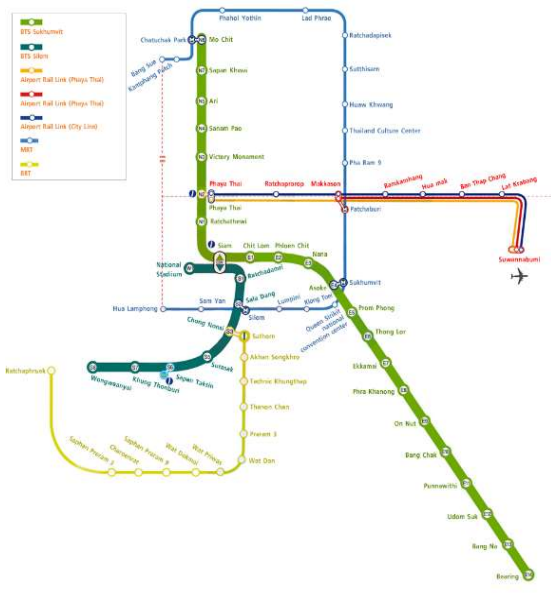
ในเรื่องของขนาดยานพาหนะนั้นซิดนีย์มีขนาดที่ใหญ่กว่า สามารถรองรับผู้โดยสารได้มากเนื่องจากมีจำนวนที่นั่งต่อขบวนที่สามารถรองรับผู้โดยสารได้ในจำนวนมาก จึงทำให้เกิดความปลอดภัยระหว่างการเดินทาง สามารถป้องกันการเบรคอย่างกะทันหันหรืออันตรายที่จะเกิดขึ้นกับผู้โดยสารขณะที่ยืนบนรถไฟ ดังนั้นรถไฟในกรุงเทพมหานครควรพิจารณาถึงการเพิ่มจำนวนที่นั่ง ลดจำนวนผู้โดยสารที่จะต้องยืน รวมไปถึงการให้บริการกับผู้โดยสารพิเศษอันได้แก่ ผู้พิการ ผู้ที่นั่งรถเข็น หรือรถเข็นเด็กโดยการจัดพื้นที่หรือเก้าอี้ที่นั่งให้เป็นกรณีพิเศษ ซึ่งทางซิดนีย์สามารถให้บริการดังกล่าวได้ดีกว่าเช่นมีพื้นที่สำหรับบุคคลเหล่านี้ รวมถึงอุปกรณ์ราวเหล็กต่างๆเพื่อเอื้อให้กับผู้โดยสารพิเศษและให้บุคคลเหล่านี้ได้รับความสะดวกสบายในการเดินทางได้ดีกว่ากรุงเทพมหานคร ในความต่างย่อมมีความเหมือนคือการช่วยเหลือการเดินทางในกรณีฉุกเฉินโดยทั้งสองเมืองนั้น มีสัญญาณฉุกเฉินในตัวรถโดยสารและที่สถานีรถไฟ รวมไปถึงคำแนะนำในการใช้งาน แนวทางการปฏิบัติในยามที่เกิดกรณีฉุกเฉินดังกล่าว

BTS และ MRT รถไฟลอยฟ้าและรถไฟใต้ดินของกรุงเทพมหานคร สร้างขึ้นเพื่อตอบสนองกับจำนวนประชากรที่เพิ่มมากขึ้นในกรุงเทพมหานคร และแก้ไขปัญหาสภาพการจราจรที่ติดขัดทำส่งผลกระทบต่อระบบขนส่งมวลชนเช่นรถโดยสารซึ่งไม่เพียงพอต่อจำนวนนักท่องเที่ยว ทำให้เกิดรถขนส่งสาธารณะทางรางแบบลอยฟ้า

ขึ้นมา คือรถไฟฟ้า BTS ในช่วงแรก หลังจากนั้นได้มีการต่อขยายไปในส่วนของรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT เพื่อเพิ่มทางเลือกและเครือข่ายในการขนส่ง ทั้งนี้ยังคงมีส่วนต่อขยายเพื่อครอบคลุมพื้นที่ของกรุงเทพมหานครได้ซึ่งมีความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทาง

ในส่วนของชิตินีย์ประเทศออสเตรเลียนั้นที่ผู้คนนิยมหันมาใช้ระบบการขนส่งสาธารณะเพื่อการท่องเที่ยวอันเนื่องมาจากความสะดวกสบาย เส้นทางที่ครอบคลุมทั้งในตัวเมืองและเมืองรอบนอกมีตารางเวลาและความถี่ในการเดินทางที่ชัดเจน ที่สามารถอำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวได้ไปยังทุกจุดหมายปลายทาง รวมถึงทางออสเตรเลียเองนิยมให้คนใช้บริการขนส่งสาธารณะมากกว่าการขับรถส่วนตัว

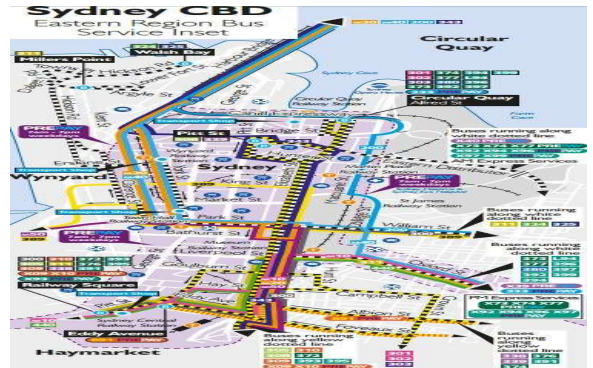
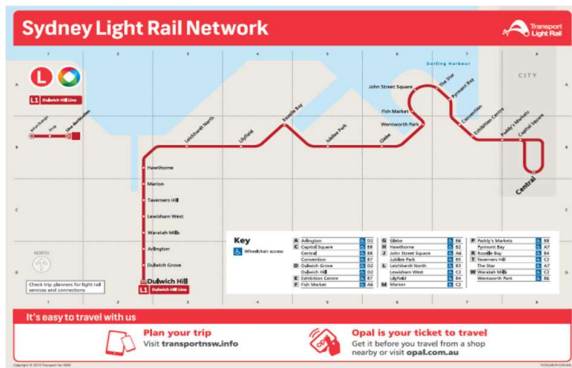
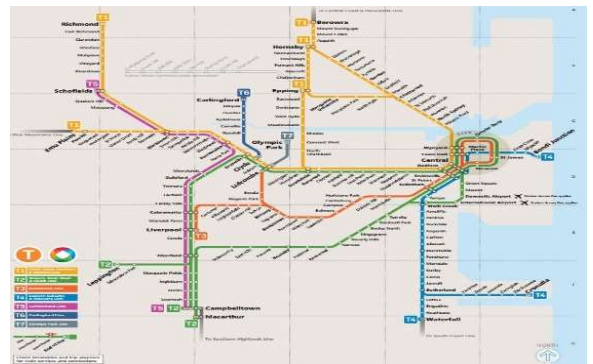
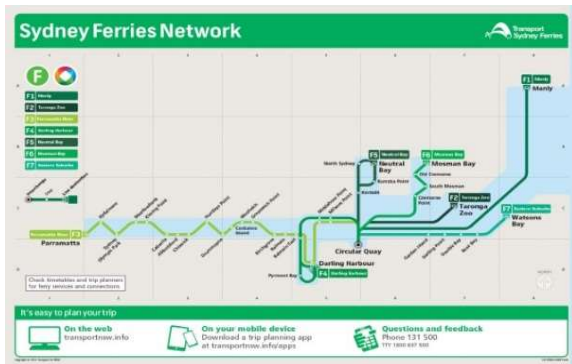
โครงสร้างพื้นฐานเส้นทางราง ในส่วนของกรุงเทพมหานครนั้น รถไฟฟ้า BTS และ MRT ต่างกำลังเร่งขยายเส้นทางเพื่อรองรับกับการเดินทางและการท่องเที่ยวในอนาคต หากแต่ชิตินีย์นั้นโครงสร้างพื้นฐานทางรางได้วางไว้ครอบคลุมทั่วเมืองแล้ว มีเพียงแต่เช็คสภาพของรางให้ดำเนินการขนส่งได้เท่านั้น อีกทั้งสิ่งที่มีความแตกต่างกันอย่างชัดเจนระหว่างกรุงเทพมหานครและชิตินีย์ออสเตรเลียส่วนของการขนส่งทางรางไม่ว่าจะเป็นรถไฟใต้ดิน (MRT) หรือรถไฟฟ้า BTS นั่นคือ เส้นทางและรูปแบบของขนส่ง ที่ชิตินีย์ผู้โดยสารใช้การขนส่งทางรางเพียงอย่างเดียวไม่ว่ารางนั้นจะวิ่งบนพื้นดิน วิ่งใต้ดิน หรือวิ่งบนสะพานล้วนแต่ใช้รถไฟอย่างเดียวกัน บัตรแบบเดียวกันเพียงแค่เปลี่ยนขบวนรถไฟหรือเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางที่ต้องการ หากแต่กรุงเทพมหานครนั้นหากต้องการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า BTS ต้องไปยังสถานีของรถ BTS หากผู้โดยสารต้องการเดินทางไปยังเส้นทางที่มีรถไฟใต้ดิน MRT ผู้โดยสารต้องเดินทางไปยังสถานีรถไฟใต้ดินเพื่อใช้ในการเดินทางซึ่งไม่มีความเชื่อมโยงกัน



ภาพที่ 6 ภาพแสดงเครือข่ายการขนส่งสาธารณะทางรถไฟในกรุงเทพมหานคร รถไฟฟ้า BTS MRT ที่มา: Vertical property (2018); เรือด่วนเจ้าพระยา (2561)



สถานีหลักของซิดนีย์นั้นอยู่ที่ Central station and บริเวณ The city Circle เป็นบริเวณที่เป็นแหล่งศูนย์รวมเศรษฐกิจและธุรกิจของประเทศออสเตรเลีย (Central business district) ซึ่งรถไฟทุกสายจะเริ่มต้นจาก Central และเดินทางไปยังสถานีต่าง ๆ ของ The city Circle หรือบางสายจะเดินล้อมรอบเป็นวงกลมก่อนที่จะเดินทางออกไปรอบนอก อันเนื่องมาจากบริเวณดังกล่าวเป็นบริเวณที่มีคนอยู่อย่างหนาแน่นและเป็นบริเวณแหล่งท่องเที่ยวและแหล่งเศรษฐกิจของประเทศออสเตรเลียเมื่อขึ้นที่สถานี Central สามารถเดินทางท่องเที่ยวต่อได้ทุกที่ในซิดนีย์ เพราะเป็นจุดศูนย์รวมระบบขนส่งมวลชนของซิดนีย์เอาไว้ กรุงเทพมหานครนั้นไม่มีสถานีหลักที่รวมเส้นทางการเดินทางรถไฟทุกสายเอาไว้มีเพียงสถานี สยาม(Siam) อันเป็นสถานีใจกลางเมืองกรุงเทพมหานคร จุดเชื่อมต่อกันยังคงมีจำนวนน้อยมีเพียง 9 จุดที่สามารถเปลี่ยนเส้นทางการเดินทางได้ (อ้างอิงตามแผนที่) อีกทั้งเส้นทางยังไม่ได้ครอบคลุมไปยังทุกพื้นที่ของกรุงเทพมหานครยังคงรอการขยายเส้นทางต่อไป



ภาพที่ 7 แผนที่แสดงเครือข่ายทางรถไฟทั่วเมือง Sydney  
ที่มา: Finder (2018); Transdevsydney (2018)

## 1.2 เรือโดยสารข้ามฟาก (Ferries)

เรือโดยสารของกรุงเทพมหานครและซิดนีย์นั้นใช้เรือเพื่อการโดยสารและสามารถนำเรือมาเป็นหนึ่งในจุดขาย บริการการเดินทางไปยังแหล่งท่องเที่ยวชมสถานที่สำคัญระหว่างเส้นทาง เพื่อส่งเสริมและดึงดูดนักท่องเที่ยว

เรือโดยสารข้ามฟากของประเทศไทยนั้นมีลักษณะเป็นแบบที่นั่งและแบบยืน ซึ่งมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุและส่งผลความปลอดภัย การใช้บริการทางเรื่อนั้นยังไม่เป็นหนึ่งในที่นิยมเท่าไร อันเนื่องมาจากระดับการให้บริการ ความสะอาด อุปกรณ์ช่วยชีวิตยังไม่เพียงพอ ระบบสิ่งแวดล้อมทางน้ำในกรุงเทพมหานครยังไม่ดีเท่าที่ควร

เลยเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้ผู้โดยสารเลือกเดินทางในรูปแบบอื่น อีกทั้งการออกแบบเรือเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับ  
สำหรับคนแก่และคนพิการนั้นของประเทศไทยยังไม่มีมาตรฐาน ไม่มีระบบความปลอดภัยในการโดยสารเรือสำหรับผู้  
พิการ เช่น สายรัดรถเข็น หรือสายพานสำหรับรถเข็นขึ้นจากบนลงไปเรือ

แต่ในทางกลับกันที่ชิตินี้ออสเตรเลียมีการใช้เรือข้ามฟากเพื่อชมวิวและเดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยวตาม  
เกาะต่างๆซึ่งเรือของชิตินี้อมีขนาดใหญ่และมีความปลอดภัยมาก เช่น มีการระบุป้ายทางออกฉุกเฉิน รวมถึงมีที่นั่ง  
เพียงพอกับจำนวนนักท่องเที่ยว มีการจำกัดจำนวนผู้โดยสารที่มาใช้บริการเนื่องจากข้อจำกัดของจำนวนและน้ำหนัก  
ของผู้โดยสาร มีการบริการที่ดี อีกทั้งยังมีการนำเทคโนโลยีการนับจำนวนผู้โดยสารมาใช้ เพื่อไม่ให้เกิดกรณีที่เรือ  
ต้องรับผู้โดยสารเกินซึ่งจะมีผลกระทบต่อความมั่นคงและความปลอดภัยในการใช้ยานพาหนะ ที่ก่อให้เกิดอันตราย  
และอุบัติเหตุได้ ทั้งนี้ในบรรดารูปแบบการขนส่งอื่น ๆ ปรากฏว่าผู้โดยสารและนักท่องเที่ยวมีความพึงพอใจในการใช้  
บริการเรือข้ามฟากของชิตินี้อมากที่สุด โดยทำการสำรวจความพึงพอใจในส่วนของความปลอดภัย ความสะอาด สิ่ง  
อำนวยความสะดวก รวมถึงอุณหภูมิภายในเรือส่วนมากจะมีเครื่องปรับอากาศและเครื่องทำความร้อน ซึ่งให้ความ  
สบายแก่นักท่องเที่ยว ในการใช้บริการเรือข้ามฟาก อีกทั้งเรือโดยสารยังรองรับการเดินทางสำหรับผู้พิการ ผู้ที่  
รถเข็นและผู้มีสัมภาระ เช่น สายพานต่อเข้ามาในเรือสำหรับผู้พิการและผู้มีจักรยาน เพื่อให้บุคคลและนักท่องเที่ยว  
ทุกรูปแบบสามารถใช้บริการเรือโดยสารได้ (Transport for NSW, 2017b)



ภาพที่ 8 เรือโดยสารในกรุงเทพมหานครและชิตินี้อ  
ที่มา: ประชาชาติธุรกิจออนไลน์ (2561); Ina (2011)

การโดยสารทางเรือเพื่อการท่องเที่ยวระหว่างชิตินี้ออสเตรเลียและกรุงเทพมหานครของประเทศไทยมี  
ความแตกต่างกันที่ลักษณะภายนอกและสิ่งอำนวยความสะดวกภายใน ความสะอาดสบายในการรับบริการ เช่น  
การอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ ผู้มีสัมภาระ โดยการนำสะพานเชื่อมระหว่างเรือและท่าเรือให้บุคคล  
เหล่านั้นขึ้นลงเรือได้สะดวก อย่างไรก็ตามถ้าหากกรุงเทพมหานครต้องการให้เรือโดยสารสำหรับการท่องเที่ยวมี  
ประสิทธิภาพมากขึ้น ควรทำการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกภายใน เช่นเก้าอี้สี่ล้อชูชีพระวังความปลอดภัย  
ต่างๆที่จะเกิดขึ้นระหว่างการโดยสาร รวมไปถึงสร้างกฎระเบียบในการเดินทาง เพิ่มขีดระดับการให้บริการและ  
ความสะอาดมากขึ้น จะส่งผลให้นักท่องเที่ยวและผู้โดยสารเกิดความพึงพอใจในการใช้เรือข้ามฟาก

### 1.3 รถประจำทาง (BUS)

รถประจำทางโดยสารในกรุงเทพมหานครทางด้านหน้ารถ มีป้ายสำหรับบอกหมายเลขสายการเดินทาง  
ด้านข้างจะประกอบไปด้วยประเภทของรถโดยสาร และสถานที่ที่รถโดยสารขับผ่าน มีประตูด้านหน้า และประตู  
ด้านหลัง มีเสาและราวให้จับสำหรับผู้โดยสาร ไม่มีกล้องวงจรปิดและปุ่มกดในกรณีฉุกเฉิน แต่มีประตูและหน้าต่าง

สำหรับหนี้ภัย ปัญหาปัจจุบันที่เกิดขึ้นกับประเทศไทยคือจำนวนรถโดยสารนั้นไม่เพียงพอ ก่อให้เกิดการขาดระยะของรถโดยสาร การจราจรที่ติดขัดทำให้รถโดยสารไม่สามารถรับผู้โดยสารได้ทันตรงตามที่ตารางการเดินรถกำหนด จึงเกิดการรอคอยอย่างยาวนานของผู้โดยสาร รวมไปถึงระดับการให้บริการไม่ว่าจะเป็นมารยาทของพนักงานขับรถ โบกรถแล้วรถโดยสารไม่ยอมจอด หรือปัญหาความหนาแน่นของรถโดยสารส่งผลให้ไม่สามารถจอดตรงป้ายรถประจำทางได้ สภาพที่นั่งและภายในรถอยู่ในสภาพเก่า รถโดยสารของกรุงเทพมหานครยังไม่สามารถรองรับสำหรับผู้พิการที่ใช้รถเข็นได้ อันเนื่องมาจากความสูงของตัวรถมีมากไม่สามารถปรับระดับของตัวรถให้มาเทียบเท่ากับตัวฟุตบอลได้ ไม่มีสะพานรองรับระหว่างฟุตบอลเข้ามาในตัวรถ อีกทั้งในตัวรถเองนั้นยังไม่มีที่นั่งสำหรับผู้พิการ หรือที่เฉพาะสำหรับจอดรถเข็น รวมถึงสายรัดล้อรถเพื่อความปลอดภัยแต่มีที่นั่งสำหรับเด็ก สตรีมีครรภ์ คนชรา และพระภิกษุ

ในเชิงของการท่องเที่ยววันนี้กล่าวได้ว่าหากได้นั่งรถโดยสารประจำทางของกรุงเทพมหานครนับว่าเป็นการโดยสารที่มีค่าใช้จ่ายถูกที่สุด สามารถเดินทางไกลจากจุดหนึ่งไปอีกจุดหนึ่งได้ นักท่องเที่ยวสามารถสัมผัสกับบรรยากาศในกรุงเทพมหานคร และได้เห็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ แต่การเดินทางโดยสารประจำทางของไทยนั้นจะไม่เป็นที่นิยมมากนัก เนื่องจากพฤติกรรมและมารยาทของคนขับรถโดยสารที่ไม่สะดวกสบาย การจราจรที่ติดขัด ปัญหามลภาวะ แต่ถ้าหากได้มานั่งหรือใช้บริการรถโดยสารประจำทางของกรุงเทพมหานครนั้นจะได้สัมผัสกับการดำเนินชีวิตของคนในกรุงเทพมหานคร

รถประจำทางในชนิดนี้นั้น ลักษณะภายนอกเริ่มต้นจากด้านหน้า ด้านข้างของตัวรถโดยสารมีระบบจอติดจอแสดงหมายเลขรถโดยสาร บอกสถานที่ต้นทางไปยังสถานที่ปลายทาง รวมไปถึงสถานที่หลัก ๆ ระหว่างทางมีจอด้านหลังเพื่อบอกหมายเลขรถประจำทางโดยสารเพื่อให้เห็นได้ชัดเจน มีระบบสองประตูบานคู่ คือหนึ่งด้านหน้าตรงข้ามกับด้านข้างของคนขับรถ มีเครื่องสแกนบัตรโดยสารเพื่อคิดค่าโดยสารและให้ผู้โดยสารขึ้นลง ส่วนประตูทางด้านหลังจะเป็นประตูอยู่ตรงกลางรถมีเครื่องสำหรับสแกนบัตรออกและให้ผู้โดยสารออกเพียงอย่างเดียวเท่านั้น ไม่สามารถใช้เป็นทางขึ้นได้ ลักษณะตัวรถนั้นสามารถปรับระดับรถลงเท่ากับฟุตบอลได้ มีสายพานเพื่อรองรับรถเข็นเข้ามายังรถโดยสาร ลักษณะเก้าอี้ภายในจะมีเก้าอี้ตามแนวขวางโดยตัวเก้าอี้สามารถพับขึ้นได้สำหรับผู้พิการ ผู้ใช้รถเข็นเด็กหรือมีสัมภาระใหญ่ๆเช่นกระเป๋าเดินทาง โดยมีพนักงานขับรถเป็นผู้คอยให้บริการดังกล่าวซึ่งในรถโดยสารนั้นจะแบ่งเก้าอี้ออกเป็น 2 สีคือสีแดงและน้ำเงิน สีแดงสำหรับคนแก่ เด็ก สตรีมีครรภ์ไว้นั่งโดยสาร ส่วนสีน้ำเงินสำหรับบุคคลธรรมดาทั่วไป แต่อย่างไรก็ตามในกรณีที่ไม่มีผู้โดยสารดังกล่าวนี้บุคคลทั่วไปสามารถนั่งเก้าอี้สีแดงได้และต้องลุกให้ทุกครั้งเมื่อมีบุคคลดังกล่าวที่ต้องการนั่ง โดยรอบในตัวรถจะมีห่วงสำหรับจับและราวจับ มีปุ่มกดเมื่อถึงสถานีที่ต้องการอยู่ที่เสาทุกต้น เพื่อให้กดเมื่อถึงสถานีปลายทางนั้นๆ รวมไปถึงกริ่งสำหรับผู้พิการที่นั่งในเก้าอี้สีแดงด้านหน้า ระดับกริ่งจะอยู่ในระดับที่สามารถกดได้ โดยระบบการใช้รถประจำทางที่ชนิดนี้ต้องขึ้นที่ป้ายและจอดที่ป้ายเท่านั้น ต้องสแกนบัตรโดยสารทุกครั้งที่เข้าออกเพื่อชำระอัตราค่าโดยสารผ่านบัตร ในด้านระบบรักษาความปลอดภัยภายในรถประจำทางจะมีกล้องวงจรปิดติดโดยรอบภายในตัวรถ และยังมีจอแสดงและบันทึกภาพพฤติกรรมผู้โดยสารภายในตัวรถด้วยมีป้ายทางออกฉุกเฉินและประตูฉุกเฉินที่แจ้งไว้อย่างชัดเจน และสิ่งที่สำคัญมากในตัวรถประจำทางของชนิดนี้คือปุ่มกดฉุกเฉินเมื่อเกิดอันตราย รวมไปถึงการไม่รับผู้โดยสารเกินตามที่กฎหมายกำหนด

สิ่งที่มีความแตกต่างกันในรถโดยสารของชิตินีย์คือสิ่งอำนวยความสะดวกในตัวรถโดยสารที่มีมากกว่ากรุงเทพมหานคร เช่นเครื่องคิดค่าโดยสาร เก้าอี้นั่ง รววจับ การให้บริการสำหรับผู้พิการ โดยระบบการจอดรถของรถโดยสารประจำทางที่เมืองไทย จำเป็นต้องบอกจุดหมายปลายทางของผู้โดยสารให้กับพนักงานขับรถหรือพนักงานเก็บเงินทราบบเพื่อให้รถไปจอดยังจุดที่ผู้โดยสารต้องการลง ซึ่งมีความแตกต่างระหว่างชิตินีย์ที่สามารถกดสัญญาณสำหรับสถานีที่ต้องการลงจอด หากสถานีไหนไม่มีผู้โดยสารลงและไม่มีผู้โดยสารที่ต้องการขึ้น รถโดยสารประจำทางก็ข้ามสถานีนั้นไปและขับต่อไปเรื่อย ๆ เป็นต้น

ดังนั้นยานพาหนะในชิตินีย์นั้นมีความก้าวหน้า ทันสมัย สามารถอำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารได้ทุกประเภท มีการบริการที่ดีกว่ากรุงเทพมหานคร หากทางกรุงเทพได้ทำการปรับปรุงรถโดยสารประจำทางให้มีความสะดวกสบาย นำใช้บริการ มีบริการสำหรับคนทุกประเภทจะทำให้ผู้คนหันมาใช้ระบบการขนส่งสาธารณะเพื่อการเดินทางและการท่องเที่ยวมากขึ้น ควรมีช่องทางการเดินทางสำหรับรถโดยสารจะสามารถป้องกันปัญหาการจราจรติดขัด และลดความล่าช้าของรถโดยสารได้

## 2. ข่าวสารและการใช้เทคโนโลยี

การเดินทางในกรุงเทพมหานครและเมืองชิตินีย์นั้นมีความแตกต่างกันใหญ่ๆคือ กรุงเทพมหานครไม่มีตารางการเดินทางที่แน่นอนอันเนื่องมาจากปัญหาการจราจรที่ติดขัดและไม่สามารถติดตามสถานะของรถสาธารณะคันดังกล่าวได้ เริ่มต้นจากรถไฟฟ้า BTS และรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ของกรุงเทพมหานครไม่มีตารางการเดินทางที่สามารถระบุได้ว่ารถจะเดินทางมาเวลาไหน บอกเพียงว่าช่วงชั่วโมงเร่งด่วน และไม่เร่งจะมีอัตราความถี่ของรถที่นาที่ แต่ยังมีป้ายบอกทางที่ชัดเจนและแผนที่สำหรับนักท่องเที่ยว ทั้งนี้ได้มีการนำเทคโนโลยีมาใช้ในส่วนของรถเก็บค่าโดยสาร เช่น ตัวโดยสาร และบัตรโดยสารชนิดแถบแม่เหล็ก บัตรโดยสารชนิดสมาร์ทพาส(ชนิดเติมเงิน) บัตรแรบบิทมาใช้ ในส่วนของรถประจำทางนั้นเมืองไทยมีป้ายจอดรถประจำทาง ตารางการเดินทาง แต่นักท่องเที่ยวและผู้โดยสารไม่สามารถอ้างอิงตารางการเดินทางได้ เนื่องจากปัญหาการจราจรที่ติดขัดของประเทศไทยสำหรับเรือโดยสารข้ามฝากมีตารางเวลาการเดินทางของเรือ ที่มีอัตราความถี่ต่อการเดินทางที่แตกต่างกัน อย่างไรก็ตามสิ่งที่เหมือนกันคือการเดินทางในประเทศไทยไม่สามารถเช็คตารางการเดินทาง เวลาที่รถโดยสารจะเดินทางมาถึงและไม่สามารถตรวจสอบสถานะของยานพาหนะผ่านทาง application ได้เลย อย่างไรก็ตามเมืองไทยยังมีเว็บไซต์ที่ให้บริการในการวางแผนการเดินทางและข้อมูลเบื้องต้นสำหรับนักท่องเที่ยวอยู่

หากประเทศไทยได้นำเทคโนโลยีหรือการกระจายข่าวสาร เช่น เส้นทางรถโดยสาร ตารางเวลารถโดยสาร สามารถติดตามสถานะของรถโดยสารว่าอยู่ที่ไหน รวมไปถึงระยะเวลาในการรอคอยสามารถลดปัญหาการรอคอยอย่างไม่มีที่สิ้นสุด และยังสามารถให้ข้อมูลการเดินทางกับนักท่องเที่ยวเพื่อวางแผนได้อย่างถูกต้องและมีประสิทธิภาพ

ในชิตินีย์นั้นระบบการเดินทางไม่ว่าจะเป็น รถโดยสาร เรือโดยสาร รถไฟ นั้นล้วนแต่มีตารางเวลาที่แน่นอน รวมถึงมี Application ที่ชัดเจน สามารถทราบตารางการเดินทาง การวางแผนการเดินทาง การให้คำแนะนำในการเดินทาง รวมถึงเส้นทางในการเชื่อมโยงของแต่ละสถานี ให้ข้อมูลในการเปลี่ยนรถไฟ รถประจำทาง เรือโดยสาร โดยสามารถบอกสายการเดินทางและเส้นทางรถโดยสารได้ และสามารถติดตามตำแหน่งของรถโดยสารนั้นได้ผ่าน

ทาง Application และมือถือของทุกคนแบบ Online ในกรณีที่รถโดยสารเดินทางมาถึงช้า Application ตัวนี้ยังสามารถคำนวณเวลาที่รถจะมาถึงสถานีที่ต้องเราการได้และยังสามารถบอกระยะเวลาที่รถมาล่าช้า รวมไปถึงเวลาที่รถเดินทางไปถึงที่หมายปลายทางจึงช่วยในเรื่องการวางแผนการท่องเที่ยวได้ Application ดังกล่าวได้แก่ TripView, TripTastic TripGo Transit Times สามารถใช้ได้ทั้งขณะที่เชื่อมต่อทางอินเทอร์เน็ตและไม่ได้เชื่อมต่อ Application ทั้งนี้ไม่เพียงแค Application ที่สามารถติดตามข่าวสารได้จากบนมือถือแล้วเท่านั้น สามารถติดตามข่าวสารได้จากเว็บไซต์ต่าง ในวิธีการเดินทาง เส้นทาง สถานี ตารางเวลา หรือกิจกรรมต่าง ๆ ที่รถไฟมี รวมไปถึงตารางการซ่อมบำรุง (Track work) อีกทั้งในขณะที่โดยสารอยู่บนยานพาหนะจะมีป้ายบอกหรือมีการแจ้งเตือนในสถานีถัดไปทุกครั้ง รวมไปถึงการเปลี่ยนโหมดการเดินทางหรือสายการเดินทางรถไฟที่ Central station พนักงานรถไฟจะทำการแจ้งประกาศให้ผู้โดยสารทราบในเรื่องเส้นทาง การเดินทางในการต่อรถที่ชานชาลาไหนบ้าง รถไฟสายไหนเดินไปในเส้นทางใด ทั้งนี้จะเห็นได้ว่า ชิตินีย์ได้กระจายข้อมูลข่าวสารให้ผู้โดยสารหรือนักท่องเที่ยวทราบผ่านทั้งทางมือถือ Application เว็บไซต์ รวมไปถึง ณ สถานีรถไฟ ป้ายรถโดยสารประจำทาง ท่าเรือ และในตัวรถโดยสาร

ทางชิตินีย์มีจุดในการบอกระยะเวลาในการรอคอยรถไฟ สถานีต่างๆที่รถไฟจะเดินทางผ่าน เรือโดยสารข้ามฟากและท่าเรือต่างๆที่เรือจะผ่านไปถึง แต่ในทางกลับกันสถานีรถประจำทางยังมีเพียงแต่ตารางการเดินทาง ไม่มีหน้าจอบอกข้อมูลในการเดินทางของรถประจำทาง ผู้โดยสารและนักท่องเที่ยวจึงต้องเช็คตารางการเดินทางโดยสารผ่าน Application สิ่งนี้อาจจะสร้างความไม่สะดวกในการเดินทางให้นักท่องเที่ยวได้

### 3. การรับจ่ายเงิน (Financial flow)

การวิเคราะห์โลจิสติกส์การท่องเที่ยวด้านการรับจ่ายเงินนั้นหมายถึงการอำนวยความสะดวกด้านการจ่ายชำระสินค้าหรือบริการการท่องเที่ยว การซื้อตั๋วเดินทางต่าง ๆ ซึ่งรวมไปถึงขั้นตอนการเดินทางก่อนเข้าสู่เมืองท่องเที่ยว อยู่ในระหว่างเมืองท่องเที่ยวและขั้นตอนการออกจากเมืองท่องเที่ยว

ซึ่งการเดินทางในกรุงเทพมหานคร ไม่ว่าจะเป็นรถโดยสารประจำทาง เรือโดยสารข้ามฟาก รถไฟฟ้าใต้ดิน รถไฟฟ้า BTS ล้วนแต่ต้องนำเงินสดไปแลกเป็นบัตรโดยสารในเดินทาง ซึ่งในอดีตนั้นระบบการขนส่งรถประจำทางโดยสารที่วิ่งในตัวเมือง จำเป็นต้องใช้เงินเพื่อแลกตั๋วเดินทางเปรียบเสมือนเป็นการชำระค่าเงินโดยสาร ดังนั้นรถโดยสารประจำทางหนึ่งคันจะมีพนักงาน 2 คนคือ 1 คนขับรถและพนักงานเก็บเงิน ส่วนรถโดยสารที่วิ่งระหว่างเมืองนั้นมีความจำเป็นที่ต้องไปซื้อตั๋ว ณ ที่จำหน่ายตั๋วแต่อย่างไรก็ตามในปัจจุบันนโยบายของรัฐบาลได้มีการเปลี่ยนแปลงโดยมีบริการรถเมย์ฟรีจากภาษีของประชาชนที่ครอบคลุมหลายเส้นทางและยังสามารถให้ประชาชนดำเนินการสัญจรไปมาโดยไม่ต้องเสียค่าบริการแต่สำหรับบางกลุ่มของรถประจำทางยังคงคิดอัตราค่าโดยสารอยู่

## ตารางที่ 2 ประเภทของรถที่ให้บริการและอัตราค่าโดยสารโดยสวัสดิการประจำทางในกรุงเทพมหานคร

ประเภทรถ	สีของรถ	อัตราค่าโดยสาร
รถธรรมดา	ครีม- แดง	6.50 บาท ตลอดสาย
รถทางด่วน	ครีม - แดง	8.50 บาท ตลอดสาย
รถบริการตลอดคืน	ครีม - แดง	8 บาท ตลอดสาย
รถธรรมดา	ขาว - น้ำเงิน	7.50 บาท ตลอดสาย
รถทางด่วน	ขาว - น้ำเงิน	9.50 บาท ตลอดสาย
รถบริการตลอดคืน	ขาว - น้ำเงิน	9 บาท ตลอดสาย
รถปรับอากาศ	ครีม-น้ำเงิน	10 12 14 16 18 บาท (ตามระยะทาง)
รถปรับอากาศ(ยูโรทู)	เหลือง-ส้ม	11 13 15 17 19 21 23 บาท (ตามระยะทาง)

ที่มา: องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (2560)

จากตารางที่ 2 เป็นตารางแสดงอัตราค่าโดยสารรถประจำทางในกรุงเทพมหานคร ซึ่งอัตราค่าบริการดังกล่าว จะแบ่งออกเป็น 2 ประเภทหลักๆคือ อัตราค่าโดยสารราคาเดียวตลอดเส้นทางและอัตราค่าโดยสารที่คิดตามระยะทาง จากตารางจะเห็นได้ว่า อัตราค่าโดยสารที่ถูกที่สุดคืออัตราประเภทรถธรรมดาและอัตราค่าโดยสารที่แพงที่สุดจะเป็นรถปรับอากาศ (ยูโรทู)

ในส่วนของการรถไฟฟ้า BTS ในตัวกรุงเทพมหานครนั้นมีประเภทของอัตราค่าโดยสารหลายแบบเช่น บัตรโดยสารเที่ยวเดียว,บัตรโดยสารสำหรับบุคคลทั่วไปแบบเติมเงิน (บัตรโดยสารสำหรับนักเรียน นักศึกษา ผู้สูงอายุ และบัตรโดยสารสำหรับเติมเที่ยวเดินทาง) สามารถชำระค่าโดยสารได้ที่เครื่องขายตั๋วอัตโนมัติ โดยทำการเลือกสถานีที่ต้องการไป และหยอดเหรียญชำระค่าโดยสาร อย่างไรก็ตามปัญหาของรถไฟฟ้า BTS อยู่ที่เครื่องจำหน่ายตั๋วอัตโนมัตินั้นรับเฉพาะเหรียญเท่านั้น ทำให้ผู้โดยสารหรือนักท่องเที่ยวต้องไปแลกเหรียญที่เคาเตอร์บริการแล้วจึงนำเหรียญเหล่านั้นกลับมาแลกเป็นตั๋วโดยสาร ซึ่งเคาเตอร์บริการไม่สามารถจำหน่ายตั๋วโดยสารได้เอง อีกทั้งในกรณีบัตร Rabbit ที่ใช้สำหรับเดินทางโดยรถไฟฟ้า BTS ต้องมีการชำระค่าธรรมเนียมการออกบัตรก่อน ซึ่งขึ้นอยู่กับผู้โดยสารต้องการชำระค่าโดยสารแบบใดและขึ้นอยู่กับรูปแบบการเดินทางของผู้ใช้บริการ แบ่งเป็นค่าโดยสารที่เป็นจำนวนเที่ยวที่ใช้ในการเดินทางแต่ไม่จำกัดระยะทาง หรือเป็นการเติมเงินบนบัตรโดยสารที่นับตามระยะทางจริง โดยมีอัตราการเติมเงินขั้นต่ำอยู่ที่ 100 บาทและไม่เกิน 4000 บาท สามารถเติมเงินบัตรโดยสารได้ที่ห้องจำหน่ายตั๋วโดยสาร ณ ปัจจุบันการเดินทางด้วยบัตร Rabbit สามารถเชื่อมต่อกับบัตรเครดิตหรือบัตร ATM ของธนาคารกรุงเทพ โดยที่ใช้บัตรเหล่านั้นแทนบัตร Rabbit ในการเดินทางได้ นับว่าการลงทุนซื้อบัตร Rabbit สำหรับผู้ใช้บริการด้านเป็นประจำนั้นน่ามีความคุ้มค่ามากกว่าเพราะสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางได้ นับว่าช่องทางการเติมเงินค่าโดยสารของกรุงเทพมหานครยังมีช่องทางที่จำกัดและยังไม่สะดวกสบายเท่าที่ควร เนื่องจากมีการจำกัดธนาคารที่จะเลือกใช้บริการและต้องเดินทางมาที่จุดบริการเท่านั้นจึงสามารถเติมเงินได้ ยังไม่มีระบบการให้บริการที่สามารถเติมเงินได้ผ่าน Application หรือช่องทางอื่นที่มีความสะดวกมากกว่า ปัจจุบันมีเพียงการเติมเงิน ณ จุดจำหน่ายบัตรโดยสารและผ่านทางบัตรเครดิตหรือบัตรเดบิตธนาคารกรุงเทพเท่านั้น ดังนั้นประชาชนจึงเลือกใช้บัตร Rabbit เพื่อลดการเสียเวลาที่ต่อคิวในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนและยังสามารถนำไปเป็นส่วนลดของร้านค้าบางร้านได้ อย่างไรก็ตามบัตร

Rabbit นี้ไม่สามารถตรวจสอบเส้นทางการเดินทางหรือเติมเงินผ่าน Application การเช็คยอดเงินคงเหลือได้จาก Application แต่สามารถเช็คได้จากหน้าจอและเครื่องอ่านบัตรที่ติดตั้งไว้บนประตูอัตโนมัติทั้งขาเข้าและขาออกกรณีผู้โดยสารเดินทาง หากผู้โดยสารไม่ได้ต้องการเดินทางแต่ต้องการทราบยอดเงินสามารถตรวจสอบยอดเงิน ณ ห้องจำหน่ายตั๋วโดยสาร

**ราคาจำหน่ายเที่ยวเดินทาง 30 วันสำหรับบุคคลทั่วไป เริ่ม 1 ต.ค. 60**

15	เที่ยว	465	บาท	ไอเสีย	31	บาท/เที่ยว
25	เที่ยว	725	บาท	ไอเสีย	29	บาท/เที่ยว
40	เที่ยว	1,080	บาท	ไอเสีย	27	บาท/เที่ยว
50	เที่ยว	1,300	บาท	ไอเสีย	26	บาท/เที่ยว

**ราคาจำหน่ายเที่ยวเดินทาง 30 วันสำหรับนักเรียนนักศึกษา เริ่ม 1 ต.ค. 60**

15	เที่ยว	360	บาท	ไอเสีย	24	บาท/เที่ยว
25	เที่ยว	550	บาท	ไอเสีย	22	บาท/เที่ยว
40	เที่ยว	800	บาท	ไอเสีย	20	บาท/เที่ยว
50	เที่ยว	950	บาท	ไอเสีย	19	บาท/เที่ยว

**อัตราค่าโดยสารบัตรระบบบัตรสำหรับผู้สูงอายุ เริ่ม 1 ต.ค. 60**

จำนวนสถานี	0-1	2	3	4	5	6	7	8
ค่าโดยสารราคาใบ (บาท)	16	23	26	30	33	37	40	44
* ค่าโดยสารต่อเที่ยว (บาท)	8	12	13	15	17	19	20	22

ภาพที่ 9 บัตร Rabbit ใช้จ่ายเงิน เติมเงินของรถไฟฟ้า BTS พร้อมทั้งอัตราค่าโดยสาร  
ที่มา: บี แอล ที บางกอก (2560)

จากภาพที่ 9 จากการซื้อบัตร Rabbit นอกจากเพื่อความง่ายและความสะดวกสบายในการเดินทางแล้วนั้นจะเห็นได้ว่า ยิ่งซื้อจำนวนเที่ยวโดยสารมาก อัตราค่าโดยสารต่อเที่ยวจะมีราคาถูก โดยอัตราค่าโดยสารที่ถูกที่สุดอยู่ที่ 19 บาทต่อเที่ยว ไม่ว่าจะเดินทางไปสถานีไกลแค่ไหน แต่บัตรโดยสารชนิดนี้มีข้อจำกัดที่ว่าต้องทำการเดินทางให้หมดภายใน 30 วัน โดยบัตรโดยสารชนิดนี้เหมาะกับผู้โดยสารที่เดินทางเป็นประจำและต้องเดินทางในระยะทางที่ไกล

From \ To	NB	NS	MS	NS2	N1	CEB	E1	E2	E3	E4	ER	ET	EB	E8	E10	E11	E12	E13	E14	W1	S1	S2	S3	S5	S6	S7	S8	
NB No Chai	15	20	25	25	30	35	35	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
NS Nuean Khwai	15	20	20	25	25	30	30	35	35	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
MS Art	20	20	15	20	20	25	25	30	30	35	35	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
NS2 Victory Monument	25	20	15	15	20	20	25	25	30	30	35	35	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
N1 Ratchathewi	30	25	20	30	15	15	20	20	25	25	30	30	35	35	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
CEB Siem	35	30	25	20	20	15	15	20	20	25	25	30	30	35	35	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
E1 Chit Lam	35	35	30	25	25	20	15	15	20	20	25	25	30	30	35	35	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
E2 Phrom Chit	40	35	30	25	25	20	15	15	20	20	25	25	30	30	35	35	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
E3 Rana	40	35	30	30	25	25	20	15	15	20	20	25	25	30	30	35	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
E4 Aekit	40	40	35	30	30	25	25	20	20	15	15	20	20	25	25	30	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
E5 Phrom Phong	40	40	40	35	30	30	25	20	20	15	15	20	20	25	25	30	30	30	30	35	35	40	40	40	40	40	40	40
E6 Thong Lor	40	40	40	40	35	30	30	25	25	20	20	25	25	30	30	35	35	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
E7 Ekamai	40	40	40	40	40	35	30	30	25	25	20	20	25	25	30	30	35	35	35	35	40	40	40	40	40	40	40	40
E8 Plo Chaiyong	40	40	40	40	40	35	35	30	25	25	20	20	15	15	20	30	30	30	30	35	35	40	40	40	40	40	40	40
E9 On Nut	40	40	40	40	40	40	35	35	30	30	25	25	20	20	15	15	15	15	15	15	40	40	40	40	40	40	40	40
E10 Bang Chak	35	35	35	35	35	35	35	30	25	25	20	15	15	15	15	15	15	15	15	15	55	55	55	55	55	55	55	
E11 Pongpatthana	35	35	35	35	35	35	35	35	30	25	20	15	15	15	15	15	15	15	15	15	55	55	55	55	55	55	55	
E12 Udon Suk	35	35	35	35	35	35	35	35	35	30	25	20	15	15	15	15	15	15	15	15	55	55	55	55	55	55	55	
E13 Bang Na	35	35	35	35	35	35	35	35	35	30	25	20	15	15	15	15	15	15	15	15	55	55	55	55	55	55	55	
E14 Bearing	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	35	55	55	55	55	55	55	55	
W1 Rangsit Stadium	35	35	30	25	25	20	15	15	20	20	25	25	30	30	35	35	40	40	40	40	55	55	55	55	55	55	55	
S1 Ratchadapisek	35	35	30	25	25	20	15	15	20	20	25	25	30	30	35	35	40	40	40	40	55	55	55	55	55	55	55	
S2 Sala Daeng	40	35	30	25	25	20	20	25	25	25	30	35	35	40	40	40	40	40	40	40	55	55	55	55	55	55		
S3 Chong Nonsi	40	40	35	30	30	25	25	25	25	30	35	35	40	40	40	40	40	40	40	40	55	55	55	55	55	55		
S6 Suanvit	40	40	40	35	35	30	30	35	35	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	55	55	55	55	55	55		
S6 Saphan Tahain	40	40	40	40	35	35	30	30	35	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	55	55	55	55	55	55		
S7 Krung Thon Buri	40	40	40	40	35	35	35	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	55	55	55	55	55	55		
S8 Wongwien Yai	40	40	40	40	35	35	35	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	55	55	55	55	55	55		

ภาพที่ 10 อัตราแสดงค่าโดยสารของรถไฟฟ้า BTS  
ที่มา: Bangkok BTS (2017)

To \ From	(HUA)	(SAM)	(SIL)	(LUM)	(KHO)	(SIR)	(SUK)	(PET)	(RAM)	(CUL)	(HUJ)	(SUT)	(RAT)	(LAT)	(PHA)	(CHA)	(KAM)	(SAR)
	Hua Lamphong	Sam Yan	Si Lom	Lumpini	Khlong Toei	Queen Sirikit National Convention Center	Sukhumvit	Phetchaburi	Phra Ram 9	Thailand Cultural Center	Huai Khwang	Suthisan	Ratchadaphisek	Lat Phrao	Phahon Yothin	Chatuchak Park	Kamphaeng Phet	Bang Sue
(HUA) Hua Lamphong		15	18	20	22	24	26	29	31	33	35	37	40	40	40	40	40	40
(SAM) Sam Yan	15		15	18	20	22	24	26	29	31	33	35	37	40	40	40	40	40
(SIL) Si Lom	18	15		15	18	20	22	24	26	29	31	33	35	37	40	40	40	40
(LUM) Lumpini	20	18	15		15	18	20	22	24	26	29	31	33	35	37	40	40	40
(KHO) Khlong Toei	22	20	18	15		15	18	20	22	24	26	29	31	33	35	37	40	40
(SIR) Queen Sirikit National Convention Center	24	22	20	18	15		15	18	20	22	24	26	29	31	33	35	37	40
(SUK) Sukhumvit	26	24	22	20	18	15		15	18	20	22	24	26	29	31	33	35	37
(PET) Phetchaburi	29	26	24	22	20	18	15		15	18	20	22	24	26	29	31	33	35
(RAM) Phra Ram 9	31	29	26	24	22	20	18	15		15	18	20	22	24	26	29	31	33
(CUL) Thailand Cultural Center	33	31	29	26	24	22	20	18	15		15	18	20	22	24	26	29	31
(HUJ) Huai Khwang	35	33	31	29	26	24	22	20	18	15		15	18	20	22	24	26	29
(SUT) Suthisan	37	35	33	31	29	26	24	22	20	18	15		15	18	20	22	24	26
(RAT) Ratchadaphisek	40	37	35	33	31	29	26	24	22	20	18	15		15	18	20	22	24
(LAT) Lat Phrao	40	40	37	35	33	31	29	26	24	22	20	18	15		15	18	20	22
(PHA) Phahon Yothin	40	40	40	37	35	33	31	29	26	24	22	20	18	15		15	18	20
(CHA) Chatuchak Park	40	40	40	40	37	35	33	31	29	26	24	22	20	18	15		15	18
(KAM) Kamphaeng Phet	40	40	40	40	40	37	35	33	31	29	26	24	22	20	18	15		15
(SAR) Bang Sue	40	40	40	40	40	40	37	35	33	31	29	26	24	22	20	18	15	

ภาพที่ 11 อัตราแสดงค่าโดยสารของรถไฟฟ้า BTS และ MRT  
ที่มา: Bangkok MRT (2017)

จากภาพที่ 10 และ 11 อัตราค่าโดยสารของรถไฟฟ้า BTS และ MRT ของกรุงเทพมหานครนั้นจะเห็นได้ว่าหากระยะทางไกลหรือสถานีที่ไกลออกไปจากจุดเริ่มต้นจะมีอัตราค่าโดยสารที่สูงโดยรถไฟฟ้า BTS อัตราค่าโดยสารที่ถูกที่สุดอยู่ที่ สถานีละ 15 บาทและอัตราที่ไกลที่สุดอยู่ที่ 55 บาท ส่วนรถไฟฟ้า MRT อัตราค่าโดยสารที่ไกลที่สุดอยู่ที่ 15 บาทและอัตราค่าโดยสารที่ไกลที่สุดอยู่ที่ 40 บาท

ทางด้านรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT แบ่งชนิดของบัตรโดยสารออกเป็น 2 ประเภท เป็นเหรียญโดยสารและบัตรเติมเงิน เหรียญโดยสารเป็นนั้นสำหรับการเดินทางเที่ยวเดียวเป็นเหรียญสำหรับบุคคลทั่วไป สามารถออกเหรียญได้ที่เครื่องออกเหรียญโดยสารอัตโนมัติ (Ticket Vending Machine) และห้องออกบัตรโดยสาร (Ticket Office) อัตราค่าโดยสารปกติคิดตามระยะทาง เหรียญเด็ก / ผู้สูงอายุ สามารถออกเหรียญได้ที่ห้องออกบัตรโดยสาร (Ticket Office) เท่านั้น โดยอัตราค่าโดยสารลดหย่อนคิดตามระยะทาง

สำหรับบัตรเติมเงินสำหรับ บัตรบุคคลทั่วไป (Adult Card) ,บัตรนักเรียน นักศึกษา (Student Card),บัตรผู้สูงอายุ (Elder Card),บัตรเด็ก (Child Card), บัตรโดยสารธุรกิจ (Business Traveller Card) โดยการออกบัตรโดยสารของรถไฟฟ้า MRT จะมีห้องสำหรับออกบัตรโดยสารประจำแต่ละสถานีซึ่งนักท่องเที่ยวและผู้โดยสารต้องเดินทางไปติดต่อเอง ณ ห้องออกบัตรโดยสารนั้นจะมีพนักงานให้บริการออกบัตรโดยสารทั้งแบบเติมเงินและแบบเหรียญ เครื่องออกเหรียญโดยสารอัตโนมัติ นั้น จะออกได้สำหรับเดินทางโดยเที่ยวเดียวเท่านั้นไม่สามารถใช้ในการเติมเงินได้

จะเห็นได้ว่าการเดินทางในกรุงเทพมหานครนั้นในส่วนของการจ่ายเงินเพื่อชำระบัตรโดยสารจะมีบัตรหลากหลายประเภทขึ้นอยู่กับยานพาหนะที่จะใช้เดินทาง ไม่มีการใช้บัตรใดบัตรหนึ่งเพื่อให้จ่ายต่อการชำระค่าโดยสารของนักท่องเที่ยว อย่างไรก็ตามจุดบริการสำหรับจำหน่ายบัตรหรือเติมเงินถูกจำกัดอยู่ที่สถานีรถไฟ ไม่ใช่ทุกจุดที่นักท่องเที่ยวหรือประชาชนสามารถเข้าถึงได้ง่ายเช่น 7 -11 ทำให้หากต้องการเติมเงินหรือออกแบบบัตรโดยสารจึงมีความจำเป็นต้องมาที่สถานีนั้น ๆ



ทางด้านซิดนีย์ออสเตรเลียนั้นมีช่องทางการชำระเงินด้วยบัตร OPAL ซึ่งแบ่งเป็นบัตรทั่วไป สำหรับบุคคลทั่วไป เด็ก ผู้สูงอายุ ซึ่งบัตรโดยสารแต่ละใบจะคิดอัตราค่าโดยสารที่แตกต่างกัน อย่างไรก็ตามการเดินทางท่องเที่ยวในซิดนีย์ใช้เพียงบัตรเดียวไม่ว่าจะเป็นการเดินทางโดยรถไฟ การเดินทางโดยรถโดยสาร เรือข้ามฟาก และรถราง ซึ่งสามารถซื้อบัตรเหล่านี้ได้ที่ร้านสะดวกซื้อที่มีป้ายสัญลักษณ์ว่าสามารถซื้อบัตร OPAL หรือสามารถเติมเงินได้ แต่ไม่สามารถซื้อได้ที่สถานีรถไฟ ยกเว้นที่สถานีหลักคือ Central station ที่สามารถซื้อบัตรโดยสารเหล่านี้ได้ส่วนการเติมเงินนั้นสามารถเติมได้หลายช่องทาง โดยช่องทางแรกนั้นคือ Application สำหรับ OPAL ซึ่งสามารถเช็คอัตราค่าโดยสารคงเหลือ อัตราค่าโดยสารที่ใช้ในการเดินทางแต่ละเส้นทาง แล้วสามารถเติมเงินได้ผ่านทาง Application โดยใช้บัตรเครดิตหรือบัตรเดบิตเพื่อช่วยการเติมเงิน ซึ่งเติมขั้นต่ำได้ที่ 10 AUD ช่องทางที่สองคือเติมเงินด้วยตู้อัตโนมัติที่ติดตามแต่ละสถานี ซึ่งเครื่องเหล่านี้รองรับการใช้บัตรเดบิต บัตรเครดิต ธนบัตร และเหรียญในการเติมเงิน ซึ่งเพิ่มความสะดวกให้กับผู้โดยสารมากยิ่งขึ้น ช่องทางที่สามคือการเติมเงินบัตรโดยสารที่ร้านสะดวกซื้อที่มีสัญลักษณ์การบริการ OPAL ซึ่งการออกบัตรและการเติมเงินเหล่านี้สร้างความสะดวกสบาย ลดระยะเวลาการต่อคิว รวมไปถึงลดปัญหาความวุ่นวายระหว่างสถานีได้ แต่อย่างไรก็ตามยังเป็นอีกหนึ่งปัญหาคือ ถ้าหากเติมเงินผ่านทาง Application ยอดเงินจะเข้ามาในระบบหลังจากที่เติมเงิน 1 ชั่วโมง ในกรณีที่เงินในบัตรหมดและผู้โดยสารทำการเติมเงินผ่านทาง Application ยอดเงินยังไม่สามารถเข้าได้ทันทีมีความจำเป็นต้องรออีก 1 ชั่วโมงเพื่อให้เงินเข้าระบบ หลังจากนั้นจึงสามารถใช้บัตรได้ตามปกติ อีกทั้งการใช้บัตรนี้จะไม่เสียค่าธรรมเนียมการออกบัตรขึ้นอยู่กับปริมาณการเติมเงินที่ผู้โดยสารต้องการใช้ได้เลย ซึ่งการคิดอัตราค่าโดยสารของเมืองซิดนีย์นั้นต้องทำการสแกนบัตรทุกครั้งก่อนขึ้นและออกจากสถานี หากไม่ทำการสแกนบัตรโดยสารระบบจะคิดค่าโดยสารที่สูงที่สุดของเส้นทางนั้น แต่อย่างไรก็ตามซิดนีย์จะคิดค่าโดยสารที่มากที่สุดต่อวันคือ 15 AUD ถ้าหากใช้การเดินทางที่เกิน 15 AUD ต่อวันระบบจะดำเนินการคิดอยู่ที่ 15 AUD โดยวันอาทิตย์จะคิดอัตราค่าโดยสารอยู่เพียง 2.5 AUD ทั้งวัน ซึ่งผู้โดยสารสามารถเดินทางท่องเที่ยวในเมืองซิดนีย์ได้ในราคาประหยัดและเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวรูปแบบหนึ่ง ทั้งนี้ในซิดนีย์เองหากเดินทางครบ 8 เทียบต่อสัปดาห์ เทียบต่อไปจนถึงปลายสัปดาห์จะคิดอัตราค่าโดยสารเพียงครั้งเดียวของการเดินทาง และมีอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่ 15 AUD ต่อวันซึ่งการซื้อบัตร OPAL การลงทุนในการเดินทางการซื้อบัตรโดยสารแบบ Opal ย่อมประหยัดการว่าซื้อตั๋วเดินทางเป็นรายครั้ง (Single trip)

อย่างไรก็ตามสิ่งที่มีความแตกต่างกันอย่างเห็นได้ชัดระหว่างซิดนีย์และกรุงเทพมหานครคือบัตรโดยสารซึ่งซิดนีย์ใช้เพียงบัตรเดียวที่สามารถเดินทางได้ทุกรูปแบบและมีช่องทางการเติมเงินหรือการซื้อบัตรได้สะดวกมากกว่ากรุงเทพมหานครนั้นจะใช้วิธีการชำระเงินที่แตกต่างกัน เช่นการใช้เงินสด การใช้ตู้อัตโนมัติแลกตั๋วโดยสาร ช่องทางการซื้อบัตรและการเติมเงินยังมีช่องทางการบริการที่น้อย ทำให้ไม่สะดวกต่อการชำระเงิน ก่อให้เกิดการรอคอย การซื้อตั๋วโดยสารในชั่วโมงที่เร่งด่วน แนวทางพัฒนาที่จะทำให้ระบบการชำระค่าโดยสารหรือช่องทางการเติมเงินของกรุงเทพมหานครมากขึ้นคือ เजाไปยั้งสิ่งหรือสถานที่ที่ผู้โดยสารเข้าถึงได้ง่ายที่สุด และมีครอบคลุมมากที่สุดอย่างร้านสะดวกซื้อหรือโทรศัพท์มือถือ เช่นเดียวกันกับซิดนีย์ออสเตรเลีย หากกรุงเทพมหานครได้ดำเนินการพัฒนาแบบนี้สามารถสร้างประสิทธิภาพการชำระเงินและสร้างความสะดวกสบายให้กับผู้ใช้บริการ

### ตารางที่ 3 อัตราค่าโดยสารรถไฟ รถประจำทาง เรือโดยสารและรถรางของซิดนีย์ออสเตรเลีย

	Train					BUS			Ferry		Light rail	
	0-10km	10-20km	20-35km	35-65km	>65km	0-3km	3-8km	>8km	0-9km	>9km	0-3km	3-8km
Adult Opal card	\$3.54	\$4.40	\$5.05	\$6.76	\$8.69	\$2.20	\$3.66	\$4.71	\$6.01	\$7.51	\$2.20	\$3.66
Adult Opal card / not peck	\$2.47	\$3.08	\$3.53	\$4.73	\$6.08	-	-	-	-	-	-	-
Adult Opal single bus ticket	\$4.40	\$5.40	\$6.20	\$8.20	\$10.60	\$2.80	\$4.40	\$5.80	\$7.40	\$9.20	\$2.80	\$4.40
Child/Youth Opal card	\$1.77	\$2.20	\$2.52	\$3.38	\$4.34	\$1.10	\$1.83	\$2.35	\$3.00	\$3.75	\$1.10	\$1.83
Child/Youth Opal card / not peck	\$1.23	\$1.54	\$1.76	\$2.36	\$3.03	-	-	-	-	-	-	-
Child/Youth Opal single bus ticket	\$2.20	\$2.70	\$3.10	\$4.10	\$5.30	\$1.40	\$2.20	\$2.90	\$3.70	\$4.60	\$1.40	\$2.20
Concession Opal card	\$1.77	\$2.20	\$2.52	\$3.38	\$4.34	\$1.10	\$1.83	\$2.35	\$3.00	\$3.75	\$1.10	\$1.83
Concession Opal card/ not peck	\$1.23	\$1.54	\$1.76	\$2.36	\$3.03	-	-	-	-	-	-	-
Gold Opal card	\$1.77	\$2.20	\$2.52	\$3.38	\$4.34	\$1.10	\$1.83	\$2.35	\$2.50	\$2.50	\$1.10	\$1.83
Gold Opal card/ not peck	\$1.23	\$1.54	\$1.76	\$2.36	\$3.03	-	-	-	-	-	-	-

ที่มา: NSW government (2018)

อัตราค่าโดยสารของโดยสารรถไฟ รถประจำทาง เรือโดยสารและรถรางของซิดนีย์ออสเตรเลีย นั้น อัตราค่าโดยสารขึ้นอยู่กับระยะทาง และรูปแบบการเดินทาง แต่อย่างไรก็ตามจะมีอัตราค่าโดยสารสูงสุดต่อวันอยู่ที่ 15 AUD ไม่ว่าจะเดินทางเท่าไรด้วยจำนวนรอบเท่าไรก็ตามหรือแม้แต่การเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง เป็นที่สังเกตได้ อีกว่า หากซื้อบัตร Opal แบบเติมเงินย่อมถูกกว่าการซื้อบัตรโดยสารเป็นรายเที่ยว ทั้งนี้อัตราค่าโดยสารในชั่วโมงเร่งด่วนมีอัตราสูงว่าการเดินทางในชั่วโมงทั่วไป อีกทั้งผู้โดยสารที่เป็นเด็ก คนแก่ คนพิการ สามารถได้รับสิทธิพิเศษในเรื่องของอัตราค่าโดยสาร

จุดเด่นของกรุงเทพมหานครอยู่ที่ มีรูปแบบการเดินทางที่หลากหลาย รถไฟสามารถครอบคลุมพื้นที่เศรษฐกิจ ห้างสรรพสินค้า ได้เพื่ออำนวยความสะดวกในการสัญจรและท่องเที่ยว จุดเด่นของซิดนีย์อยู่ที่ ความปลอดภัย ความสะดวกสบายของยานพาหนะ ความถี่ของตารางการเดินทาง ความตรงต่อเวลาและการเข้าถึงระบบขนส่งมวลชน รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางสำหรับผู้พิการ การมีเส้นทางที่ครอบคลุมและการเชื่อมต่อการเดินทาง รวมถึงการใช้บัตรโดยสารใบเดียวในการเดินทางได้ทุกรูปแบบ ที่ส่งผลให้การเดินทางท่องเที่ยวในซิดนีย์มีประสิทธิภาพและความเพลิดเพลิน

จุดอ่อนของกรุงเทพมหานครนั้นอยู่ที่ปัญหา สภาพของยานพาหนะที่ระดับความปลอดภัยต่ำมีจำนวนที่หนึ่งไม่เพียงพอ ไม่มีที่รองรับผู้โดยสารพิการ ขาดการอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยวที่เป็นที่นิยม รวมไปถึงความแออัดของการเดินทางในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ความตรงต่อเวลาที่มีความล่าช้า ทำให้นักท่องเที่ยวไม่นั้นได้รับความสะดวกสบายรวมถึงความปลอดภัยเท่าที่ควร ขาดการเชื่อมโยงกันของการเดินทาง ทางด้านออสเตรเลียจุดอ่อนอยู่ ความหนาแน่นของผู้โดยสารในชั่วโมงเร่งด่วนทั้งรถไฟและรถโดยสาร

โอกาสที่จะเกิดขึ้นในส่วนของกรุงเทพมหานครนั้นได้มีการสร้างส่วนขยายรอบนอก การสร้าง Application เพื่อวางแผนการท่องเที่ยวรวมถึงเช็คตารางเวลา รวมถึงการพัฒนาระบบการชำระเงินที่ทันสมัย ลดปัญหาการรอคอยและผู้โดยสารสามารถชำระเงินได้เอง แทนการใช้คนและเครื่องอัตโนมัติ เพื่อแก้ปัญหา

การจราจรและให้สะดวกต่อนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาท่องเที่ยวที่กรุงเทพฯ ทางด้านชิตนีย์นั้นโอกาสที่จะเกิดขึ้นในอนาคตคือ การที่ลดระยะเวลาในการเดินทาง เพิ่มจำนวนเที่ยวรถที่ใช้ในการขนส่งในเส้นทางหลัก รวมถึงสร้างเส้นทางระหว่างระโดยสารกับรถไฟให้เชื่อมต่อกัน

อุปสรรคที่จะเกิดขึ้นนั้น ในกรุงเทพมหานครจะเกิดจากปัญหานโยบายของรัฐในการสร้างโครงสร้างพื้นฐาน งบประมาณในการจัดสรร เสถียรภาพทางการเมือง ระบบการขนส่งสาธารณะมีทั้งองค์กรภาครัฐและเอกชนดูแล ทำให้ความร่วมมือกันเป็นไปได้ยาก การแข่งขันด้านการอำนวยความสะดวกการเข้าเมืองให้กับนักท่องเที่ยว (Taxi Uber) เทคโนโลยียังไม่ผลกระทบบกับคนไทยเพราะยังปรับตัวไม่ทัน การสื่อสารของพนักงานและนักท่องเที่ยวไม่ดีพอ ทางด้านชิตนีย์อุปสรรคสำหรับการท่องเที่ยวคือ ตัวเลือกอื่น ๆ ในการเดินทาง เช่น Uber เป็นต้น (เศรษฐวิษฐ์ พรหมสิทธิ์, 2559)

ดังนั้นจึงดำเนินการสรุปโลจิสติกส์ท่องเที่ยวในกรุงเทพมหานครและชิตนีย์ได้ว่า เป็นการขนส่งผู้โดยสารการรับทราบข่าวสารทางข้อมูล และช่องทางการชำระเงินสำหรับการท่องเที่ยว หากเป็นในเรื่องของยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งกรุงเทพมหานครมียานพาหนะที่รองรับการขนส่งที่ดี แต่ยังคงมีปัญหาในเรื่องของความปลอดภัยความสะดวกสบายในการเข้าถึง จำนวนที่นั่ง รวมไปถึงการบริการสำหรับคนพิการ รถเข็นเด็ก และผู้สูงอายุซึ่งทางชิตนีย์นั้นมีความปลอดภัยมากกว่าและการบริการสามารถรองรับบุคคลดังกล่าวได้ดีกว่า การเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะเพื่อการท่องเที่ยวจะเห็นได้ว่าชิตนีย์นั้นมีระบบทางรางและระบบขนส่งสาธารณะที่ครอบคลุมและให้นักท่องเที่ยวเข้าถึงได้ง่ายกว่า อีกทั้งยังมีรถโดยสารประจำทาง รถไฟ หรือ เรือ สามารถพานักท่องเที่ยวไปยังจุดหมายปลายทางได้โดยไม่ต้องทำการเปลี่ยนถ่าย ในทางกลับกันกรุงเทพมหานครนั้นจะมีเส้นทางขนส่งสาธารณะครอบคลุมอยู่ที่ห้างสรรพสินค้าและย่านเศรษฐกิจ หากแต่ต้องการไปยังแหล่งท่องเที่ยวจะต้องทำการเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะ ทำให้การเข้าถึงสถานที่ท่องเที่ยวเป็นไปได้ยากลำบากกว่าทั้งนี้มียานพาหนะที่ดี เครือข่ายและโครงสร้างพื้นฐานที่ดี ย่อมส่งผลให้เกิดความสุขและเพิ่มความประทับใจให้กับผู้โดยสารและนักท่องเที่ยวได้

ในด้านการข้อมูลข่าวสารทางชิตนีย์มีตารางเวลาที่แน่นอน สามารถบ่งบอระยะเวลาในการรอคอยและเวลาที่รถจะเดินทางมาถึง รวมไปถึงสามารถติดตามสถานะของรถประจำทาง เรือโดยสารหรือรถไฟได้ รวมทั้งมีการประชาสัมพันธ์เส้นทาง ข้อมูลข่าวสารที่ช่วยในการวางแผนการเดินทางได้ จึงก่อให้เกิดความสะดวกสบายมากกว่าที่กรุงเทพมหานครที่มีตารางเวลาการเดินทางที่แน่นอน แต่เนื่องมาจากสภาพการจราจรที่ติดขัดทำให้รถไม่สามารถมารับและส่งผู้โดยสารได้ทันเวลา ทั้งนี้รถไฟฟ้า BTS และ MRT ไม่สามารถบอระยะเวลาได้เพียงแต่บอกเป็นความถี่ของเที่ยวรถไฟ

ในส่วนของการชำระเงินค่าบริการนั้นทั้งกรุงเทพมหานครและชิตนีย์มีความจำเป็นที่จำต้องชำระค่าโดยสารทุกครั้งก่อนที่จะเริ่มต้นเดินทาง ต่างกันเพียงแต่สิ่งที่ใช้แทนเงินสดสำหรับการเดินทาง เช่น เหรียญหรือตัวซึ่งทางชิตนีย์มีเพียงบัตรใบเดียวที่สามารถเดินทางได้ทุกรูปแบบ และมีช่องทางการชำระเงินที่มากกว่า เช่น เดิมเงินผ่านทาง Application ร้านสะดวกซื้อ สถานีรถไฟ ส่วนของประเทศไทยยังนิยมใช้เงินสดไปแลกเป็นบัตรโดยสาร ส่วนช่องทางการเติมเงินยังมีจำกัดอยู่ที่แต่ละสถานี

อย่างไรก็ตามกรุงเทพมหานครมีความจำเป็นต้องปรับปรุงในอีกหลาย ๆ ด้าน เช่น ความปลอดภัยในส่วนของบริษัทวิทยานพาหนะข้อมูลข่าวสารที่นักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงได้ ช่องทางการชำระเงินที่เพิ่มขึ้นและ



รวดเร็ว เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดึงดูดนักท่องเที่ยวและสามารถให้ผู้โดยสารเดินทางได้อย่างสะดวกสบายและมีความปลอดภัย

## เอกสารอ้างอิง

- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. (2560). *รายงานประจำปี 2560*. สืบค้นเมื่อ 24 กันยายน 2561, สืบค้นจาก [https://www.mrta.co.th/th/about\\_mrta/annualreport/?AspxAutoDetectCookieSupport=1](https://www.mrta.co.th/th/about_mrta/annualreport/?AspxAutoDetectCookieSupport=1).
- คมสัน สุริยะ. (2551). *กรอบแนวคิดในการวิเคราะห์เรื่องโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยว*. สืบค้นเมื่อ 2 พฤศจิกายน 2560, สืบค้นจาก [http://tourismlogistics.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=71:concept-](http://tourismlogistics.com/index.php?option=com_content&view=article&id=71:concept-).
- โชติกา พุ่มกาหลง. (2554). *การวิเคราะห์สมรรถนะโลจิสติกส์เข้าด้วยการจำลองแบบเชิงพลวัต:กรณีศึกษาบริษัทผู้ผลิตผ้าพื้นเมือง*. สืบค้นเมื่อ 2 พฤศจิกายน 2560, สืบค้นจาก <http://digi.library.tu.ac.th/thesis/en/0598/01title-illustrations.pdf>.
- เรือด่วนเจ้าพระยา. (2561). *แผนที่การเดินทางเรือ*. สืบค้นเมื่อ 25 ตุลาคม 2561, สืบค้นจาก <http://www.chaophraya-expressboat.com/th/services/>.
- ประชาชาติธุรกิจออนไลน์. (2561). *เจ้าท่าผมนักเรือด่วนเปิดบริการรับ-ส่งคนถึงสถานีรถไฟฟ้า*. สืบค้นเมื่อ 2 ตุลาคม 2561, สืบค้นจาก <https://www.prachachat.net/property/news-130375>.
- บริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด(มหาชน). (2554). *ระบบรถไฟฟ้า SIEMENS MODEL*. สืบค้นเมื่อ 6 พฤศจิกายน 2560, สืบค้นจาก [http://www.bts.co.th/corporate/th/01\\_system\\_mk1.aspx](http://www.bts.co.th/corporate/th/01_system_mk1.aspx).
- บี แอล ที บางกอก. (2560). *จ่อขึ้นราคากระบบโดยสารสาธารณะยกแผง*. สืบค้นเมื่อ 18 พฤศจิกายน 2560, สืบค้นจาก <http://www.bltbangkok.com/CoverStory>.
- ลาลิมา. (2561). *วันเด็กปีนี้ เด็กขึ้นรถไฟฟ้า MRT ฟรี!* สืบค้นเมื่อ 2 ตุลาคม 2561, สืบค้นจาก <https://www.parentsone.com/children-take-mrt-free-in-children-day/>.
- เศรษฐวิษฐ์ พรหมสิทธิ์. (2559). *แนวทางพัฒนาระบบโลจิสติกส์การท่องเที่ยวในเขตกรุงเทพมหานคร. วารสารเทคโนโลยีภาคใต้*, 9(1), 37-43.
- องค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2560). *ประเภทของรถที่ให้บริการและอัตราค่าบริการ*. สืบค้นเมื่อ 26 กันยายน 2560, สืบค้นจาก <http://www.bmta.co.th/th/services>.
- องค์การการท่องเที่ยวโลก. (2560). *ความหมายของการท่องเที่ยว*. สืบค้นเมื่อ 2 พฤศจิกายน 2560, สืบค้นจาก <https://tourismatbuu.wordpress.com>.
- เอสโทโปลิส. (2561). *บอกพิภัก 'ห้องน้ำ' ที่สถานีรถไฟฟ้า BTS และ MRT มีอยู่ตรงจุดไหนบ้างนะ*. สืบค้นเมื่อ 2 ตุลาคม 2561, สืบค้นจาก <https://bit.ly/2QqGzq>.

- Bangkok BTS. (2017). *BTS Fares*. Retrieved September 24, 2017. From <https://www.bangkokbts.com/bts-fare.html>.
- Bangkok MRT.(2017). *MRT Fares*. Retrieved September 24, 2017. From <https://www.bangkokmrt.com/mrt-fares.html>.
- Booneiam, S., Voraseyanont, P., Viriyasuebphong, P., Thomrongsinthaworn, S. & Sungsuwan, T. (2017) Participation in Community-based Tourism Development of the Ban Pong Manao Community, Lopburi Province. *Burapha journal of business management*, 6(1), 96-110.
- Finder. ( 2018). *Getting around Sydney: Public transport, taxis and other options*. Retrieved September 18, 2017. From <https://www.finder.com.au/getting-around-sydney>.
- Ina. (2018). *What You Should Know if You're Visiting Sydney by Ferry*. Retrieved October 2, 2017. From <https://www.edreams.com/blog/whatyoushouldknowifyourevisitingsydneybyferry>.
- Ironside, R. (2015). *Sydney named Australia's top tourist destination*. Retrieved September 24, 2017. From <https://www.news.com.au/travel/travel-updates/sydney-named-australias-top-tourist-destination/news-story/f6379d446da7d50ebc4506bed14c7bbd>.
- NSW Government. (2018). *Adult fares*. Retrieved September 25, 2017. From <https://transportnsw.info/tickets-opal/opal/fares-payments/adult-fares>.
- Railway technology . (2017). *Waratah Trains*. Retrieved November 10, 2017. From <https://www.railway-technology.com/projects/waratah-trains/attachment/waratahtrains5>.
- Reynolds, E. ( 2014). *Australia's public transport is a shambles — and we've had enough*. Retrieved September 24, 2017. From <https://www.news.com.au/travel/travel-ideas/australias-public-transport-is-a-shambles-and-weve-had-enough/news-story/>.
- Thailandguru. (2017). *Bangkok BTS Skytrain*. Retrieved November 10, 2017. From <http://www.thailandguru.com/bangkok-bts-skytrain.html>.
- Transdevsydney. (2018). *Hop on board the Sydney Light Rail!*. Retrieved September 24, 2017. From <https://www.transdevsydney.com.au/information/>
- Transport for NSW. (2017a). *Transport for NSW patronage in Sydney by mode for sources*. Retrieved November 24, 2017. From <https://www.transport.nsw.gov.au/data-and-research/passenger-travel>.
- Transport for NSW. (2017b). *Customer Satisfaction Index*. Retrieved November 6, 2017. From <https://www.transport.nsw.gov.au/newsroom-and-events/reportsandpublications/customersatisfaction-index>.



Transport Sydney train. ( 2017). *About Sydney train*. Retrieved November 24, 2017. From <https://www.transport.nsw.gov.au/sydneytrains>.

Vertical property. (2018). *Map search*. Retrieved November 24, 2017. From <https://verticalproperty.co.th/map-search/>

Wikimedia common. (2017). *CAF Urbos 3 Sydney Light Rail*. Retrieved November 6, 2017. From [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:CAF\\_Urbos\\_3\\_Sydney\\_Light\\_Rail.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:CAF_Urbos_3_Sydney_Light_Rail.jpg).