

รายงานการศึกษาส่วนบุคคล
(Individual Study)

เรื่อง การพัฒนาระบบเก็บค่าผ่านทาง
กรณีรถไม่ชำระค่าผ่าน

จัดทำโดย นางสาวเพ็ญสุดา พิทักษานนท์กุล
ตำแหน่ง หัวหน้าแผนกจัดเก็บอโศก
สังกัด การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม
หลักสูตรนักบริหารมหานครระดับต้น รุ่นที่ ๒๔
สถาบันพัฒนาข้าราชการกรุงเทพมหานคร
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๘

๑. ชื่อเรื่อง การพัฒนาระบบเก็บค่าผ่านทาง กรณีรถไม่ชำระค่าผ่านทาง

๒. หลักการและเหตุผล

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เป็นองค์กรของรัฐ สังกัดกระทรวงคมนาคม มีวัฒนธรรมในการปฏิบัติงานภายใต้กฎหมาย มติคณะรัฐมนตรี ข้อบังคับ ระเบียบวิธีปฏิบัติ ถึงระดับชั้นการบังคับบัญชาและสายงานโดยเคร่งครัด มีแนวทางการแก้ปัญหาสำคัญ ๆ ด้วยระบบคณะทำงานและคณะกรรมการ โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบหลักจะทำหน้าที่เป็นเลขานุการ

ตามมาตรา ๘ แห่ง พ.ร.บ.การทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๐ ได้กำหนดให้ กทพ. มี วัตถุประสงค์ ๒ ประการได้แก่

๑. สร้างหรือจัดให้มีทางพิเศษด้วยวิธีใด ๆ ตลอดจนบำรุงและรักษาทางพิเศษ

๒. ดำเนินงานหรือธุรกิจเกี่ยวกับทางพิเศษ และธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับทางพิเศษหรือที่เป็นประโยชน์แก่ กทพ.

ในการบริหารจัดการองค์กร กทพ.ได้กำหนดวิสัยทัศน์ ค่านิยม ภารกิจ และความสามารถพิเศษ ดังนี้

วิสัยทัศน์ : ทางเลือกที่คุ้มค่า พัฒนาก้าวไกล ใส่ใจสิ่งแวดล้อม

ค่านิยม : บริการเป็นเลิศ นวัตกรรมก้าวไกล ภาพลักษณ์ใสสะอาด

กทพ. เปิดให้บริการทางพิเศษแล้ว จำนวน ๘ โครงการ ระยะทางรวม ๒๐๗.๙ กม. ทางพิเศษที่เปิดให้บริการทางและเก็บค่าผ่านทางมี จำนวน ๖ สายทาง คือ ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษฉลองรัช ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษอุดรรัถยา เก็บค่าผ่านทางอัตราเดียวที่ทางขึ้นหรือทางลง ทางพิเศษบูรพาวิถีและทางพิเศษกาญจนาภิเษก เก็บค่าผ่านทางตามระยะทาง ผู้ใช้ทางรับบัตรที่ด่านทางเข้าและชำระเงินที่ด่านทางออก

ระบบเก็บค่าผ่านทางในแต่ละสายทางมีการพัฒนาจากบริษัทผู้รับจ้างที่ชนะการประมูล หรือเป็นระบบที่ติดตั้งมาพร้อมการสร้างทางพิเศษ ซึ่งมีการพัฒนาจากผู้พัฒนาระบบแตกต่างกันทั้งการใช้ภาษาคอมพิวเตอร์และระบบการจัดการฐานข้อมูลในแต่ละสายทางนำมาใช้ในการจัดเก็บข้อมูล ทำให้ยากต่อการรับข้อมูลเข้ามาใช้งานในระบบเก็บค่าผ่านทางรถไม่ชำระค่าผ่านทาง ซึ่งไม่ได้มีระบบการรับส่งข้อมูลแบบอัตโนมัติในการโอนรายละเอียดข้อมูลรถไม่ชำระค่าผ่านทางจากฐานข้อมูลของระบบเก็บค่าผ่านทางในแต่ละสายทางให้ระบบเก็บค่าผ่านทางรถไม่ชำระค่าผ่านทาง นอกจากนี้ทางพิเศษศรีรัชและทางพิเศษอุดรรัถยา เป็นทางพิเศษที่ให้เอกชนร่วมทุน กทพ. มีหน้าที่จัดเก็บค่าผ่านทาง เอกชนร่วมทุน

มีหน้าที่ติดตั้งและบำรุงรักษาอุปกรณ์ระบบต่างๆ บนทางพิเศษทั้ง ๒ สายทาง การเชื่อมต่อระบบเก็บค่าผ่านทางของแต่ละสายทาง ที่มีระบบการบริหารฐานข้อมูลแตกต่างกัน จะมีความสลับซับซ้อนมากขึ้น เนื่องจากต้องมีการรับ-ส่งข้อมูลผ่านระบบการรักษาความปลอดภัยระบบของแต่ละสายทางเพิ่มขึ้น

ปริมาณการจราจรที่ใช้ทางพิเศษเฉลี่ย ๑,๗๐๐,๐๐๐ คันต่อวัน มีรถที่ไม่ชำระค่าผ่านทางเฉลี่ย ๓๖๐ คันต่อวัน จำแนกรถที่ไม่ชำระค่าผ่านทางได้เป็น ๔ ประเภท คือ รถยนต์ของบุคคลหรือนิติบุคคล รถยนต์ที่ใช้ในราชการของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ รถยนต์สังกัดกองทัพไทย และรถยนต์อื่นๆ ทำให้ฝ่ายจัดเก็บค่าผ่านทางมีหน้าที่ต้องทำหนังสือเรียกให้ผู้เป็นเจ้าของรถมาชำระค่าผ่านทางย้อนหลัง

ระบบเก็บค่าผ่านทางรถไม่ชำระค่าผ่านทางในปัจจุบัน เป็นระบบที่พัฒนาโดยฝ่ายสารสนเทศ มีขั้นตอนการดำเนินการ ดังนี้

๑. หัวหน้าพนักงานเก็บค่าผ่านทางพิเศษบันทึกข้อมูลรายละเอียดของรถที่ไม่ชำระค่าผ่านทางที่ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษที่มีรถไม่ชำระค่าผ่านทาง บนเครื่องคอมพิวเตอร์ประจำด่านฯ ที่สามารถเชื่อมต่อกับระบบเก็บค่าผ่านทางรถไม่ชำระค่าผ่านทางที่สำนักงานใหญ่
๒. หัวหน้าแผนกต้นสังกัดมีหน้าที่ตรวจสอบรายละเอียดของข้อมูลรถไม่ชำระค่าผ่านทางในระบบกับเอกสารที่ได้รับจากด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ และยืนยันความถูกต้องของข้อมูล
๓. ผู้อำนวยการกองต้นสังกัดตรวจสอบเอกสารและอนุมัติข้อมูลรายละเอียดของรถที่ไม่ชำระค่าผ่านทางที่บันทึกในระบบ เพื่อจัดพิมพ์หนังสือเรียกเก็บเงินจากผู้ใช้งาน
๔. ผู้อำนวยการฝ่ายจัดเก็บค่าผ่านทางลงนามในหนังสือเรียกเก็บเงินจากผู้ใช้งาน
๕. พนักงานประจำฝ่ายจัดเก็บค่าผ่านทางนำส่งหนังสือเรียกเก็บเงินจากผู้ใช้งานทางไปรษณีย์

ขั้นตอนการบันทึกข้อมูลรายละเอียดของรถที่ไม่ชำระค่าผ่านทาง จนถึงการนำส่งหนังสือเรียกเก็บเงินจากผู้ใช้งาน ใช้ระยะเวลาบางคร้งมากกว่า ๖ เดือน ทำให้เกิดปัญหาเวลาผู้ใช้งานขอสอบถามข้อมูลรายละเอียดของรถที่ไม่ชำระค่าผ่านทาง หากผู้ใช้งานสอบถามที่สำนักงานหรือที่ด่านฯ ที่ไม่ได้เป็นผู้บันทึกข้อมูล จะไม่ได้รับคำตอบทันที ต้องให้ผู้ใช้งานรอ เพื่อสอบถามรายละเอียดจากที่ด่านฯ ที่เกิดเหตุการณ์ให้เป็นผู้ค้นหลักฐานและชี้แจงผู้ใช้งานโดยตรง และยังพบว่าข้อมูลรถที่ไม่ชำระค่าผ่านทางที่บันทึกในระบบกับข้อมูลของผู้ใช้งานไม่ตรงกัน ก็จะต้องส่งให้ต้นสังกัดผู้บันทึก ทำเหตุผลขอยกเลิกการเก็บค่าผ่านทางรายนั้น

การพัฒนา ระบบเก็บค่าผ่านทางรถไม่ชำระค่าผ่านทาง โดยให้เชื่อมโยงข้อมูลจากระบบเก็บค่าผ่านทางทั้ง ๒ สายทาง จะทำให้หัวหน้าพนักงานบันทึกข้อมูลรายละเอียดของรถที่ไม่ชำระค่าผ่านทางเพิ่มเฉพาะส่วนที่ไม่มีในระบบ และลดความผิดพลาดในการบันทึกข้อมูลรายละเอียดของรถที่ไม่ชำระค่า

ผ่านทางและจำนวนรถที่ไม่ชำระค่าผ่านทาง ซึ่งสามารถพัฒนาลดขั้นตอนให้หัวหน้าแผนกต้นสังกัด ตรวจสอบข้อมูลรายละเอียดของรถที่ไม่ชำระค่าผ่านทาง พร้อมจัดพิมพ์ใบเรียกเก็บเงินจากผู้ใช้ทางให้ ผู้อำนวยการกองลงนาม และสามารถส่งใบเรียกเก็บเงินถึงผู้ใช้ทางเร็วขึ้น เมื่อผู้ใช้ทางต้องการตรวจสอบ ก็สามารถสอบถามข้อมูลรายละเอียดของรถที่ไม่ชำระค่าผ่านทางได้ทุกสำนักงานหรือทุกอาคารด่านฯ ได้ทันที เพราะสามารถแสดงข้อมูลในระบบผ่านบนเครื่องคอมพิวเตอร์ประจำด่านฯ หรือสำนักงาน

๓. วัตถุประสงค์

๓.๑ เพื่อลดขั้นตอนการทำงาน และสามารถส่งหนังสือเรียกเก็บเงินถึงผู้ใช้ทางเร็วขึ้น

๓.๒ เพื่อลดความผิดพลาดในการบันทึกข้อมูลรายละเอียดของรถที่ไม่ชำระค่าผ่านทางและจำนวนรถที่ไม่ชำระค่าผ่านทาง

๓.๓ เพื่อสามารถตอบคำถามผู้ใช้ทางได้ทันทีจากข้อมูลที่มีในระบบเก็บค่าผ่านทางรถไม่ชำระค่าผ่านทาง

๔. เป้าหมาย

มีการพัฒนาระบบเก็บค่าผ่านทางรถไม่ชำระค่าผ่านทางให้เชื่อมโยงข้อมูลจากระบบเก็บค่าผ่านทางได้ในปี ๒๕๕๙

๕. ความรู้ที่นำมาใช้ในการจัดทำรายงาน

๕.๑ ทฤษฎีทางการบริหาร

SWOT Analysis ผู้คิดค้น SWOT คือ อัลเบิร์ต ฮัมฟรี (Albert Humphrey) ได้ชื่อว่าเป็นผู้เริ่มแนวคิดนี้โดยนำเทคนิคนี้มาแสดงในงานสัมมนาที่มหาวิทยาลัยสแตนฟอร์ด

SWOTเป็นเครื่องมือในการประเมินสถานการณ์ สำหรับองค์กร หรือโครงการ ซึ่งช่วยผู้บริหาร กำหนดจุดแข็งและจุดอ่อนจากสภาพแวดล้อมภายในโอกาสและอุปสรรคจากสภาพแวดล้อมนอก สำหรับกำหนดแผนงานโครงการจะใช้เป็นแนวทางในการกำหนดวิสัยทัศน์และการกำหนดกลยุทธ์เพื่อให้อุตสาหกรรมพัฒนาไปในทางที่เหมาะสม

SWOT" นั้นมาจากตัวย่อภาษาอังกฤษ ๔ ตัว ได้แก่

S มาจาก *Strengths* หมายถึง จุดเด่นหรือจุดแข็งหรือข้อได้เปรียบเป็นข้อดีที่เกิดจากสภาพแวดล้อมภายในบริษัท เช่น จุดแข็งด้านการเงิน จุดแข็งด้านการผลิต จุดแข็งด้านทรัพยากรบุคคล บริษัทจะต้องใช้ประโยชน์จากจุดแข็งในการกำหนดกลยุทธ์การตลาด

W มาจาก Weaknesses หมายถึง จุดด้อยหรือจุดอ่อนหรือข้อเสียเปรียบ ที่เกิดจากสภาพแวดล้อมภายในต่างๆ ของบริษัท ซึ่งบริษัทจะต้องหาวิธีในการแก้ปัญหานั้นสถานการณ์ภายในองค์กรที่เป็น

O มาจาก Opportunities หมายถึง โอกาส การที่สภาพแวดล้อมภายนอกของบริษัทเอื้อประโยชน์หรือส่งเสริมการดำเนินงานขององค์กร โอกาสแตกต่างจากจุดแข็งตรงที่โอกาสนั้นเป็นผลมาจากสภาพแวดล้อมภายนอก แต่จุดแข็งนั้นเป็นผลมาจากสภาพแวดล้อมภายในนักการตลาดที่ดีจะต้องแสวงหาโอกาสอยู่เสมอและใช้ประโยชน์จากโอกาสนั้นเช่น การเมือง การปกครอง กฎหมาย ราคาน้ำมัน ค่าเงินบาท คู่แข่ง เป็นต้น

T มาจาก Threats หมายถึง อุปสรรค ข้อจำกัด ซึ่งเกิด จากสภาพแวดล้อมภายนอก บางครั้งการจำแนกโอกาสและอุปสรรคเป็นสิ่งที่ทำได้ยากเพราะทั้งสองสิ่งนี้สามารถ เปลี่ยนแปลงไปซึ่งการเปลี่ยนแปลงอาจทำให้สถานการณ์ที่เคยเป็นโอกาสกลับกลายเป็นอุปสรรคได้เช่น ค่าเงินบาท คู่แข่ง เป็นต้น

๕.๒ กฎหมายและกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ

กทพ. ต้องดำเนินการภายใต้สภาพแวดล้อมด้านกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ ตามกฎหมายต่างๆ ที่สำคัญ ดังต่อไปนี้

กฎหมาย	ข้อกำหนดที่สำคัญ
๑) พระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๐	- เป็นกฎหมายจัดตั้ง กทพ. ที่กำหนดอำนาจหน้าที่ของ กทพ. ในการสร้าง การบำรุงรักษาและการดำเนินงานทางพิเศษ และกำหนดให้บุคคลใดใช้รถในทางพิเศษบุคคลนั้นต้องเสียค่าผ่านทางพิเศษ และเป็นกฎหมายที่กำหนดอำนาจของผู้ว่าการในการบรรจุแต่งตั้ง และแต่งตั้งพนักงาน
๒) ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดให้ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางพิเศษสายดินแดง - ท่าเรือ สายบางนา - ท่าเรือ และสายดาวคะนอง - ท่าเรือ) และทางพิเศษศรีรัช (ทางพิเศษสายแจ้งวัฒนะ - บางโคล่ และสายพญาไท - ศรีนครินทร์) เป็นทางต้องเสียค่าผ่านทางพิเศษ ประเภทของรถที่ต้องเสียหรือยกเว้นค่าผ่านทางพิเศษ และอัตราค่าผ่านทางพิเศษ พ.ศ.๒๕๕๑	- ให้ กทพ. ดำเนินการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษตามกำหนดอัตราค่าผ่านทางพิเศษของทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางพิเศษสายดินแดง - ท่าเรือ สายบางนา - ท่าเรือ และสายดาวคะนอง - ท่าเรือ) และทางพิเศษศรีรัช (ทางพิเศษสายแจ้งวัฒนะ - บางโคล่ และสายพญาไท - ศรีนครินทร์)

กฎหมาย	ข้อกำหนดที่สำคัญ
๓) ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง กำหนดให้ทางพิเศษบูรพาวิถี (ทางพิเศษสายบางนา – ชลบุรี) ทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถีและทางเชื่อม ต่อทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี – สุขสวัสดิ์) กับทางพิเศษบูรพาวิถี เป็นทางต้องเสียค่าผ่านทางพิเศษ ประเภทของรถที่ต้องเสีย หรือยกเว้นค่าผ่านทางพิเศษ และ อัตราค่าผ่านทางพิเศษ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๖	- ให้ กทพ. ดำเนินการจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษตามกำหนดอัตราค่าผ่านทางพิเศษของทางพิเศษบูรพาวิถี (ทางพิเศษสายบางนา – ชลบุรี) ทางยกระดับด้านทิศใต้สนามบินสุวรรณภูมิเชื่อมทางพิเศษบูรพาวิถีและทางเชื่อม ต่อทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี – สุขสวัสดิ์) กับทางพิเศษบูรพาวิถี เป็นทางต้องเสียค่าผ่านทางพิเศษ ประเภทของรถที่ต้องเสีย หรือยกเว้นค่าผ่านทางพิเศษ
๔) พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. ๒๕๒๒ และพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้บริโภค (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๑	- เป็นกฎหมายที่ให้ความคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภคเป็นการทั่วไป เพื่อมิให้ผู้บริโภคตกอยู่ในฐานะเสียเปรียบจากการส่งเสริมการขายสินค้าและบริการ
๕) พ.ร.ฎ.กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ ภาครัฐ พ.ศ.๒๕๔๙	- เป็นกฎหมายกำหนดให้หน่วยงานมีการประกาศใช้ นโยบายการรักษาความมั่นคงปลอดภัยระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ซึ่ง กทพ. ได้มีประกาศการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เรื่องนโยบายการรักษาความมั่นคงปลอดภัยระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ ๒๓ มิถุนายน ๒๕๕๘

๕.๓ การบริหารฐานข้อมูล

ระบบจัดการฐานข้อมูล (Database Management System) หรือที่เรียกว่า ดีบีเอ็มเอส (DBMS) คือซอฟต์แวร์สำหรับบริหารและจัดการฐานข้อมูล เปรียบเสมือนสื่อกลางระหว่างผู้ใช้และโปรแกรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการใช้ฐานข้อมูล ซึ่งมีหน้าที่ช่วยให้ผู้ใช้เข้าถึงข้อมูลได้ง่ายสะดวกและมีประสิทธิภาพ การเข้าถึงข้อมูลของผู้ใช้ อาจเป็นการสร้างฐานข้อมูล การแก้ไขฐานข้อมูล หรือการตั้งคำถามเพื่อให้ได้ข้อมูลมาโดยผู้ใช้ไม่จำเป็นต้องรับรู้เกี่ยวกับ รายละเอียดภายในโครงสร้างของฐานข้อมูล เปรียบเสมือนเป็นสื่อกลางระหว่างผู้ใช้และโปรแกรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการใช้ฐานข้อมูลซึ่งต่างจากระบบแฟ้มข้อมูลที่หน้าที่เหล่านี้จะเป็นหน้าที่ของโปรแกรมเมอร์

เอกสารอ้างอิง

พงศ์กร จันทราช. เอกสารประกอบการสอน รายวิชจัดการฐานข้อมูล : ภาควิชาเทคโนโลยีสารสนเทศ มหาวิทยาลัยฟาร์อีสเทอร์น, ๒๕๕๐.

๕.๔ หลักการของวงจรคุณภาพ (PDCA)

การบริหารงานด้วยวงจรคุณภาพ (PDAC) ตามแนวคิดของเดมมิง ปัจจุบันจัดเป็นกระบวนการสากลที่ทุกคนทราบกันดี และถือเป็นเครื่องมือการบริหารที่จัดเป็นแกนร่วมของการบริหารที่หลากหลายบนพื้นฐานเดียวกัน ผู้วิจัยได้ศึกษาค้นคว้าแนวคิดของเดมมิงและนักการศึกษาทั้งในประเทศและต่างประเทศที่ได้กล่าวถึงวงจรคุณภาพ (PDCA) เป็นกระบวนการที่ดำเนินการต่อเนื่องเพื่อให้เกิดผลผลิตและบริการที่มีคุณภาพขึ้น ประกอบด้วย ๔ ขั้นตอน ดังนี้

Plan คือ กำหนดสาเหตุของปัญหา จากนั้นวางแผนเพื่อการเปลี่ยนแปลงหรือทดสอบเพื่อการปรับปรุงให้ดีขึ้น

Do คือ การปฏิบัติตามแผนหรือทดลองปฏิบัติเป็นการนำร่องในส่วนย่อย

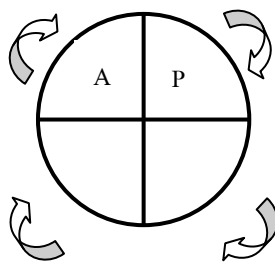
Check คือ ตรวจสอบเพื่อทราบว่าบรรลุผลตามแผนหรือหากมีสิ่งใดที่ทำผิดพลาดหรือได้เรียนรู้อะไรมาแล้วบ้าง

Act คือ ยอมรับการเปลี่ยนแปลง หากบรรลุผลเป็นที่น่าพอใจหรือหากผลการปฏิบัติไม่เป็นไปตามแผน ให้ทำซ้ำวงจรโดยใช้การเรียนรู้จากการกระทำในวงจรที่ได้ปฏิบัติไปแล้ว

เอกสารอ้างอิง

ปริทรรศน์ พันธุ์บรรยงก์ (๒๕๔๕, หน้า ๕๓-๕๔) กล่าวว่า วงจรคุณภาพ (PDCA : plan do check act) คือ องค์ประกอบหลักของวงจรการจัดการ ดังแผนภูมิที่ ๒.๑

แผนภูมิที่ ๒.๑ วงจรการจัดการ



หมุนให้เร็ว หมุนให้ถูกต้อง

ที่มา (ปริทรรศน์ พันธุ์บรรยงก์, ๒๕๔๕, หน้า ๕๓)

คำว่า หมุนให้เร็ว หมุนให้ถูกต้อง ที่อยู่ทางด้านขวาของวงจรการจัดการนั้น คือ การหมุนวงจรอย่างถูกต้องตามขั้นตอน ๑ รอบ จะส่งผลให้เกิดการปรับปรุงหรือแก้ไขปัญหาได้ ๑ ระดับ การหมุนให้เร็วจะทำให้เกิดการปรับปรุงอย่างรวดเร็ว

๖. กรอบแนวทางการดำเนินการและผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง

การวิเคราะห์สถานะแวดล้อมภายในและภายนอกของ กทพ. (SWOT Analysis)

จุดแข็ง	จุดอ่อน
๑. ทางพิเศษมีโครงข่ายครอบคลุมพื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล สามารถเชื่อมต่อกับถนนวงแหวนรอบนอก และทางหลวงสายหลักที่สำคัญ รวมทั้งโครงข่ายขนส่งมวลชนระบบราง ทำให้สามารถรองรับการเดินทางระหว่างระบบได้	๑. ธุรกิจทางพิเศษเป็นกิจการที่มีลักษณะการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรมูลค่าสูง ใช้ระยะเวลาคืนทุนยาวนาน
๒. การจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษรวดเร็วขึ้น จากการติดตั้งระบบจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติ (ETCS)	๒. การเพิ่มรายได้ค่าผ่านทางด้วยการเพิ่มปริมาณผู้ใช้บริการมีข้อจำกัดและทำได้ยาก เนื่องจากมีพื้นที่ให้บริการจำกัด และการก่อสร้างเพื่อเพิ่มพื้นที่ให้บริการใช้เงินลงทุนสูง
๓. มีความพร้อมด้านเครื่องมือเครื่องใช้และเทคโนโลยีในการให้บริการ รวมทั้งการมีเครือข่ายทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ที่จะช่วยอำนวยความสะดวกเพื่อบริการที่ดีแก่ประชาชน	๓. การพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศ เพื่อการบริหารลูกค้าสัมพันธ์และการสื่อสารการตลาด ให้มีข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน และสามารถนำมาใช้ประโยชน์ในการดำเนินงาน ยังอยู่ในระหว่างขั้นตอนการดำเนินการ
๔. สามารถพัฒนาระบบงานเพื่อใช้ในการบริหารงานสำนักงานได้เอง ทำให้ลดค่าใช้จ่ายในการจัดซื้อซอฟต์แวร์ และการบำรุงรักษาระบบงาน	
๕. ศักยภาพและความเชี่ยวชาญของบุคลากรที่มีทักษะ ความรู้ ความชำนาญ และประสบการณ์ในการดำเนินธุรกิจทางพิเศษ	
โอกาส	อุปสรรค
๑. การขนส่งทางถนนมีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจ เป็นระบบขนส่งหลักในประเทศที่ให้ความสะดวก รวดเร็ว เนื่องจากความสามารถในการเข้าถึงจุดต้นทางและจุดปลายทางได้โดยตรง (Door-to-Door)	๑. ภาครัฐจัดสรรงบประมาณเพื่อมุ่งเน้นการลงทุนโครงการขนส่งมวลชนระบบรางมากกว่าระบบการขนส่งอื่น เนื่องจากระบบขนส่งมวลชนทางรางสามารถบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดได้เป็นอย่างดี
๒. ภาครัฐมีนโยบายการพัฒนาการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ซึ่งทางพิเศษเป็นส่วนหนึ่งในการสนับสนุนนโยบายการพัฒนาการขนส่งและระบบโลจิสติกส์	๒. ภาครัฐมีนโยบายสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) ไปยังระบบรางและน้ำ ซึ่งสามารถขนส่งด้วยต้นทุนต่อหน่วยที่ต่ำกว่า

๓. โอกาสในการเชื่อมต่อทางพิเศษกับโครงการขนส่งมวลชนระบบราง เพื่อรองรับวิถีชีวิตคนเมืองที่จำเป็นต้องเดินทางโดยใช้ทางพิเศษเชื่อมต่อกับโครงการขนส่งมวลชนระบบราง	๓. ภาวะเศรษฐกิจชะลอตัวในประเทศและทั่วโลก เป็นระยะ ๆ อาจมีผลกระทบต่อขยายการลงทุนโครงการทางพิเศษ และปริมาณผู้ใช้บริการ
๔. การเดินทางระบบขนส่งส่วนบุคคลได้รับความนิยมค่อนข้างมาก เนื่องจากประชากรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพิ่มขึ้นและมีโครงสร้างที่อยู่อาศัยที่กระจายตัวโดยรอบ	๔. เสถียรภาพทางการเมืองทำให้การดำเนินนโยบายและการลงทุนด้านขนส่งไม่ต่อเนื่อง มีผลกระทบต่อความตัดสินใจกำหนดนโยบายการดำเนินงานของ กทพ.
๕. ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สนับสนุนให้บริหารงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน	๕. ทางเลือกในการเดินทางโดยเฉพาะโครงการขนส่งมวลชนระบบรางมีเครือข่ายเพิ่มขึ้น

จากการวิเคราะห์ จะเห็นว่า “การให้บริการทางพิเศษ” เป็นสิ่งที่ กทพ. มีความเชี่ยวชาญมากที่สุด เป็นสิ่งสำคัญที่จะทำให้องค์กรบรรลุภารกิจหลักในปัจจุบัน และทิศทางการที่ กทพ. มุ่งจะไปให้ถึงในอนาคต และเป็นสิ่งที่ลอกเลียนแบบได้ยาก ซึ่งเกิดขึ้นจากการผสมผสานกันของเทคโนโลยี และทักษะในการดำเนินงานของ กทพ. โดยคำนึงถึงคุณค่าสุดท้ายที่ส่งมอบให้กับผู้ใช้บริการทางพิเศษ ซึ่งประกอบด้วยความสามารถพิเศษในด้านต่าง ๆ เป็นหน่วยงานที่มีภารกิจหลักในการแก้ปัญหาจราจรด้วยระบบทางพิเศษ ซึ่งช่วยแก้ปัญหาคอขวดและเพิ่มประสิทธิภาพการพัฒนาระบบขนส่งสินค้าและบริการของประเทศมาโดยตลอด

จำนวนรถที่ไม่ชำระค่าผ่านทางเฉลี่ยวันละ ๓๖๐ คันต่อวัน เมื่อเทียบกับจำนวนรถที่ใช้ทางพิเศษเฉลี่ยวันละ ๑,๗๐๐,๐๐๐ คันต่อวัน คิดเป็นร้อยละ ๐.๐๒ จะเห็นได้ว่ามีปริมาณน้อยมาก แต่เป็นหน้าที่ฝ่ายจัดเก็บค่าผ่านทางต้องจัดเก็บค่าผ่านทางให้ครบถ้วนถูกต้อง โดยจัดทำใบเรียกเก็บเงินให้ผู้ใช้ทางนำมาชำระค่าผ่านทางย้อนหลังที่อาคารด่านฯ ทุกแห่ง ซึ่งขั้นตอนการดำเนินการใช้เวลานาน บางครั้งส่งใบเรียกเก็บเงินให้ผู้ใช้ทางใช้เวลานานเกินกว่า ๖ เดือน ทำให้เกิดปัญหาเมื่อผู้ใช้ทางจำเหตุการณ์ไม่ได้ หรือประสงค์ขอตรวจสอบข้อมูล กรณีผู้ใช้ทางสอบถามที่สำนักงานหรือที่ด่านฯ ที่ไม่ได้เป็นผู้บันทึกข้อมูลรายละเอียดรถที่ไม่ชำระค่าผ่านทาง ผู้ใช้ทางจะไม่ได้รับคำตอบทันที ต้องให้ผู้ใช้ทางรอเพื่อสอบถามรายละเอียดจากที่ด่านฯ ที่เกิดเหตุการณ์ให้เป็นผู้ค้นหลักฐานและชี้แจงผู้ใช้ทางโดยตรง และเมื่อพบว่าข้อมูลรถที่ไม่ชำระค่าผ่านทางที่บันทึกในระบบกับข้อมูลของผู้ใช้ทางไม่ตรงกัน ก็จะต้องทำบันทึกแจ้งเหตุผลขอยกเลิกการเก็บค่าผ่านทางรายนั้น

การพัฒนาระบบเก็บค่าผ่านทางรถไม่ชำระค่าผ่านทางเชื่อมโยงกับระบบเก็บค่าผ่านทางทั้ง ๖ สายทาง จะทำให้การบันทึกข้อมูลรายละเอียดของรถที่ไม่ชำระค่าผ่านทาง เป็นการบันทึกข้อมูลเพิ่ม

เฉพาะส่วนที่ไม่มีในระบบ ทำให้ลดความผิดพลาดในการบันทึกรายละเอียดของข้อมูลรถที่ไม่ชำระค่าผ่านทางและจำนวนรถที่ไม่ชำระค่าผ่านทาง ตามรายละเอียดดังนี้

ลำดับ ที่	ขั้นตอนการดำเนินงาน		ผู้ รับผิดชอบ
	เดิม	ใหม่	
๑.	<p>- ด้านฯ บันทึกรายละเอียดรถไม่ชำระค่าผ่านทางในระบบ มีข้อมูลดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> ๑. ชื่อด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ๒. หมายเลขช่องทาง ๓. วัน เดือน ปี ๔. เวลาที่รถผ่านด่านฯ ๕. ชื่อหัวหน้าพนักงานประจำผลัด ๖. ชื่อพนักงานควบคุมประจำผลัด ๗. ชื่อพนักงานเก็บค่าผ่านทาง ๘. หมายเลขทะเบียนรถ ๙. สี ยี่ห้อ ๑๐. ประเภทรถ ๑๑. จำนวนเงินค่าผ่านทางที่ต้องชำระ <p>- ทำรายงานสรุปจำนวนรถที่ไม่ชำระค่าผ่านทางแยกตามประเภทรถ</p>	<p>- ด้านฯ บันทึกรายละเอียดรถไม่ชำระค่าผ่านทางในระบบ มีข้อมูลดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> ๑. หมายเลขทะเบียนรถ ๒. สี ยี่ห้อ ๓. ประเภทรถ ๔. จำนวนเงินค่าผ่านทางที่ต้องชำระ <p>- ยืนยันความถูกต้องของข้อมูล</p>	หัวหน้าพนักงานเก็บค่าผ่านทางพิเศษ
๒.	<p>- ตรวจสอบข้อมูลที่บ้านทีกกับเอกสารรายงานรถผ่านทางผลการ (ฝ่าด่าน) และยืนยันความถูกต้องของข้อมูล</p> <p>- ทำรายงานสรุปจำนวนรถที่ไม่ชำระค่าผ่านทางแยกตามประเภทรถจากเอกสารของด่านฯ ในสังกัด</p>	-	หัวหน้าแผนกจัดเก็บค่าผ่านทางต้นสังกัด
๓.	<p>- กองจัดเก็บค่าผ่านทาง</p> <ol style="list-style-type: none"> ๑. ตรวจสอบเอกสารจากแผนกจัดเก็บค่าผ่านทาง ๒. อนุมัติข้อมูลรายละเอียดของรถที่ไม่ชำระค่าผ่านทางที่บ้านทีกในระบบ ๓. จัดพิมพ์หนังสือเรียกเก็บเงิน ๔. ตรวจสอบความถูกต้องหนังสือ ๕. จัดทำสรุปจำนวนรถที่ไม่ชำระค่าผ่านทางแยกตามประเภทรถจากเอกสารแผนกจัดเก็บค่าผ่านทางในสังกัด 	<p>- แผนกจัดเก็บค่าผ่านทาง</p> <ol style="list-style-type: none"> ๑. ตรวจสอบเอกสารจากด่านฯ ๒. อนุมัติข้อมูลรายละเอียดของรถที่ไม่ชำระค่าผ่านทางที่บ้านทีกในระบบ ๓. จัดพิมพ์หนังสือเรียกเก็บเงิน ๔. ตรวจสอบความถูกต้องหนังสือ ๕. ตรวจสอบรายงานสรุปจำนวนรถที่ไม่ชำระค่าผ่านทางแยกตามประเภทรถ และสรุปจำนวนหนังสือเรียกเก็บเงินจากผู้ใช้ทางในระบบเก็บค่าผ่านทางรถไม่ชำระค่าผ่านทาง 	หัวหน้าแผนกจัดเก็บค่าผ่านทางต้นสังกัด

๔.	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้อำนวยการฝ่ายลงนามในหนังสือเรียกเก็บเงินให้ผู้ใช้ทาง - ส่งหนังสือเรียกเก็บเงินให้ผู้ใช้ทางทางไปรษณีย์ - จัดทำสรุปรายงานรถที่ไม่ชำระค่าผ่านทางแยกตามประเภทรถจากเอกสารกองจัดเก็บค่าผ่านทางในสังกัดและสรุปรายงานหนังสือเรียกเก็บเงินจากผู้ใช้ทางในระบบเก็บค่าผ่านทางรถไม่ชำระค่าผ่านทาง 	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้อำนวยการกองต้นสังกัดลงนามในหนังสือเรียกเก็บเงินให้ผู้ใช้ทาง - ตรวจสอบและพิมพ์รายงานสรุปรายงานรถที่ไม่ชำระค่าผ่านทางแยกตามประเภทรถ และสรุปรายงานหนังสือเรียกเก็บเงินจากผู้ใช้ทางในระบบเก็บค่าผ่านทางรถไม่ชำระค่าผ่านทาง - ส่งหนังสือเรียกเก็บเงินให้ผู้ใช้ทางทางไปรษณีย์ 	ผู้อำนวยการกองจัดเก็บค่าผ่านทางแต่ละกอง
๕.	-	<ul style="list-style-type: none"> - รับทราบรายงานสรุปรายงานรถที่ไม่ชำระค่าผ่านทางแยกตามประเภทรถ และสรุปรายงานหนังสือเรียกเก็บเงินจากผู้ใช้ทางในระบบเก็บค่าผ่านทางรถไม่ชำระค่าผ่านทาง 	ผู้อำนวยการฝ่ายจัดเก็บค่าผ่านทาง

เมื่อระบบเก็บค่าผ่านทางรถไม่ชำระค่าผ่านทางเชื่อมโยงกับระบบเก็บค่าผ่านทางทุกสายทาง จะทำให้ระบบสามารถช่วยปรับปรุงแบบการทำงานและสามารถลดระยะเวลาในการจัดพิมพ์และนำส่งหนังสือเรียกเก็บเงินจากผู้ใช้ทางใช้เวลานาน บางครั้งเกิน ๖ เดือน เหลือระยะเวลาไม่เกิน ๕ วันทำการ

นอกจากนี้ระบบยังสามารถช่วยบันทึกข้อมูลรถไม่ชำระค่าผ่านทาง ที่ผ่านด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษในแต่ละวัน สำหรับการสืบค้นข้อมูลรถไม่ชำระค่าผ่านทาง ตลอดจนรับชำระเงินได้และตรวจสอบข้อมูลรถไม่ชำระค่าผ่านทางได้ทุกอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ระบบเรียกเก็บเงินรถไม่ชำระค่าผ่านทาง ที่พัฒนาขึ้นนี้ จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานให้กับ กทพ. และช่วยทำให้กระบวนการทำงานเป็นไปอย่างรวดเร็ว และมีความถูกต้องมากยิ่งขึ้น

๘. แนวทางการติดตามและประเมินผล

เป้าหมาย/วัตถุประสงค์	ตัวชี้วัด (KPI)	วิธีการ/เครื่องมือ
เป้าหมาย (Output) - ระบบเก็บค่าผ่านทางรถไม่ชำระค่าผ่านทางให้เชื่อมโยงข้อมูลจากระบบเก็บค่าผ่าน	- มีระบบเก็บค่าผ่านทางรถไม่ชำระค่าผ่านทางให้เชื่อมโยงข้อมูลจากระบบเก็บค่าผ่านแล้วเสร็จภายในเดือนมิถุนายน ๒๕๕๙	- รายงานผลการพัฒนาระบบเก็บค่าผ่านทางรถไม่ชำระค่าผ่านทางให้เชื่อมโยงข้อมูลจากระบบเก็บค่าผ่าน
วัตถุประสงค์ (Outcome) ๑. ส่งหนังสือเรียกเก็บเงินถึงผู้ใช้ทางเร็วขึ้น	- สามารถส่งหนังสือเรียกเก็บเงินถึงผู้ใช้ทางภายใน ๕ วันทำการ นับจากวันที่ผู้ใช้ทางไม่ชำระค่าผ่านทาง	- ตรวจสอบจากการที่ผู้ใช้ทางนำหนังสือเรียกเก็บเงินมาขอชำระค่าผ่านทาง
๒. ลดความผิดพลาดในการบันทึกรายละเอียดและจำนวนรถไม่ชำระค่าผ่านทาง	- จำนวนการขอยกเลิกหนังสือเรียกเก็บเงินรถผู้ใช้ทางที่ไม่ชำระค่าผ่านทาง	- หัวหน้าพนักงานเก็บค่าผ่านทางพิเศษสามารถเรียกข้อมูลรถไม่ชำระค่าผ่านทาง และบันทึกข้อมูลเฉพาะหมายเลขทะเบียนรถยนต์ โดยตรวจสอบจากภาพที่บันทึกไว้ในระบบ
๓. ตอบคำถามผู้ใช้ทางได้ทันทีจากข้อมูลที่มีในระบบ	- ผู้เกี่ยวข้องสามารถเปิดหาข้อมูลรถผู้ใช้ทางที่ไม่ชำระค่าผ่านทางจากระบบได้ทุกด้าน	- มีข้อมูลรถผู้ใช้ทางที่ไม่ชำระค่าผ่านทางบันทึกในระบบ

๙. ข้อเสนอแนะ

๙.๑ ฝ่ายสารสนเทศควรจะต้องศึกษาระบบงานทั้งหมดแบบบูรณาการ ให้มีการเชื่อมโยงฐานข้อมูลต่างๆ ของทุกระบบงานที่มีความเกี่ยวข้องสัมพันธ์กัน การบริหารข้อมูลที่ถูกเก็บรวบรวมไว้ที่ศูนย์กลาง เพื่อตอบสนองต่อการใช้ของโปรแกรมประยุกต์อย่างมีประสิทธิภาพและลดการซ้ำซ้อนของข้อมูล รวมทั้งความขัดแย้งของข้อมูลที่เกิดขึ้นภายในองค์กร ในอดีตการเก็บข้อมูลมักจะเป็นอิสระต่อกันไม่มีการเชื่อมโยงของข้อมูลเกิดการสิ้นเปลืองพื้นที่ในการเก็บข้อมูล

ประโยชน์ของการเชื่อมโยงฐานข้อมูลต่างๆ ของทุกระบบงานที่มีความเกี่ยวข้องสัมพันธ์กัน


๑) ลดความยุ่งยากของข้อมูลภายในองค์กรโดยรวมข้อมูลไว้ที่จุดหนึ่งและผู้ควบคุมดูแลการใช้ข้อมูล การเข้าถึงข้อมูล การนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์และดูแลความปลอดภัย

- ๒) ลดการซ้ำซ้อนของข้อมูล (Redundancy) ในกรณีที่ข้อมูลอยู่เป็นเอกเทศ
- ๓) ลดความสับสน (Confusion) ของข้อมูลภายในองค์การ
- ๔) ค่าใช้จ่ายในการพัฒนาโปรแกรมและการบำรุงรักษาภายหลังจากระบบสมบูรณ์แล้วจะลดลงเมื่อเทียบกับแบบเก่า
- ๕) มีความยืดหยุ่นในการขยายฐานข้อมูล การปรับปรุงแก้ไขทำได้ง่ายกว่า
- ๖) การเข้าถึงข้อมูลและความสะดวกในการใช้สารสนเทศมีเพิ่มขึ้น


๙.๒ การพัฒนาระบบเก็บค่าผ่านทาง กรณีรถไม่ชำระค่าผ่านทางให้เชื่อมโยงข้อมูลจากระบบเก็บค่าผ่านทางในเบื้องต้นอาจจะยังไม่สามารถดำเนินการได้ครบถ้วนทุกสายทาง เนื่องจากทางพิเศษบูรพาวิถีกำลังจะเปิดประมูลหาผู้รับจ้างทำระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษแบบเงินสดทดแทนระบบเดิม แต่ก็สามารถกำหนดให้ผู้รับจ้างเพิ่มการจัดทำหนังสือเรียกเก็บเงินรถผู้ใช้ทางที่ไม่ชำระค่าผ่านทาง เฉพาะของทางพิเศษบูรพาวิถีก่อน ในระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ซึ่งสามารถดำเนินการได้ในช่วงของการออกแบบระบบงาน และเมื่อการพัฒนาระบบเก็บค่าผ่านทางรถไม่ชำระค่าผ่านทางเรียบร้อยแล้ว ระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษบูรพาวิถีสามารถส่งข้อมูลรถไม่ชำระค่าผ่านทางนี้ไปรวมในระบบได้ต่อไป

ภาคผนวก ก


ตัวอย่างรายงานรถไม่ชำระค่าผ่านทางจากระบบเก็บค่าผ่านทาง

วันที่ : 07/07/2015 19:32:17		24017 - VRS - Video Retrieval System						หน้า 1 จาก 1			
จากวันที่ : 06/07/2015 04:39:00		ถึงวันที่ : 06/07/2015 04:41:00									
รหัสพนักงาน : ALL		Job : ALL									
เหตุการณ์ : ALL											
											
ตาม	ช่องเก็บเงิน	JOB	รหัสพนักงาน	วันที่/เวลา	TC Class	AVC Class	ค่าผ่านทาง (Fare)	เงินที่จ่าย	จำนวน เพล่า	จำนวนล้อคู่	สัญลักษณ์ การผ่านทาง
241	MT04	13	1540060182	06/07/2015 04:40:18	1	1	0.00	0.00	2		REPM, NVIOL, RECLS, IMGT


รูปที่ ๑ รถยนต์ส่วนบุคคล ๔ ล้อ ไม่ชำระค่าผ่านทาง

วันที่ : 07/07/2015 19:35:43		24017 - VRS - Video Retrieval System						หน้า 1 จาก 1			
จากวันที่ : 29/06/2015 11:08:00		ถึงวันที่ : 29/06/2015 11:10:00									
รหัสพนักงาน : ALL		Job : ALL									
เหตุการณ์ : ALL											
											
ตาม	ช่องเก็บเงิน	JOB	รหัสพนักงาน	วันที่/เวลา	TC Class	AVC Class	ค่าผ่านทาง (Fare)	เงินที่จ่าย	จำนวน เพล่า	จำนวนล้อคู่	สัญลักษณ์ การผ่านทาง
241	MM01	3	1430043099	29/06/2015 11:09:14	2	2	0.00	0.00	2		NVIOL, IMGT

รูปที่ ๒ รถยนต์ส่วนบุคคล ๖ ล้อ ไม่ชำระค่าผ่านทาง

วันที่ : 07/07/2015 17:12:41		24017 - VR5 - Video Retrieval System						หน้า 1 จาก 1			
จากวันที่ : 28/06/2015 13:48:00		ถึงวันที่ : 28/06/2015 13:50:00									
รหัสพนักงาน : ALL		Job : ALL									
เหตุการณ์ : ALL											
											
ด่าน	ช่องเก็บเงิน	JOB	รหัสพนักงาน	วันที่/เวลา	TC Class	AVC Class	ค่าผ่านทาง (Fare)	เงินที่จ่าย	จำนวน เพล่า	จำนวนล้อ ๕	สัญลักษณ์ การผ่านทาง
241	MM02	4	1430043473	28/06/2015 13:49:06	1	1	0.00	0.00	2		NVIOL, IMGT

รูปที่ ๓ รถยนต์สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ไม่ชำระค่าผ่านทาง

วันที่ : 07/07/2015 19:36:38		24017 - VR5 - Video Retrieval System						หน้า 1 จาก 1			
จากวันที่ : 29/06/2015 11:08:00		ถึงวันที่ : 29/06/2015 11:10:00									
รหัสพนักงาน : ALL		Job : ALL									
เหตุการณ์ : ALL											
											
ด่าน	ช่องเก็บเงิน	JOB	รหัสพนักงาน	วันที่/เวลา	TC Class	AVC Class	ค่าผ่านทาง (Fare)	เงินที่จ่าย	จำนวน เพล่า	จำนวนล้อ ๕	สัญลักษณ์ การผ่านทาง
241	MM01	3	1430043099	29/06/2015 11:10:00		1	0.00	0.00	2		NVIOL, IMGT

รูปที่ ๔ รถยนต์สังกัดกองทัพอากาศ ไม่ชำระค่าผ่านทาง