

บทที่ 4

การให้บริการขนส่งผู้โดยสาร

การขนส่งผู้โดยสารเป็นการย้ายบุคคลด้วยอุปกรณ์การขนส่งจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง ความตามประสงค์ ทำให้มนุษย์สามารถเดินทางไปไหนมาไหนได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ซึ่งการเดินทางของมนุษย์มีลักษณะที่สำคัญอยู่ 3 รูปแบบ คือ การเดินทางภายในตัวเมือง การเดินทางระหว่างเมือง และการเดินทางระหว่างประเทศ จึงทำให้การขนส่งผู้โดยสารทุกประเภทพยายามตอบสนองความต้องการในการเดินทางทั้ง 3 รูปแบบตามความเหมาะสมของตนเอง โดยมีการให้บริการขนส่งผู้โดยสารในตัวเมือง การให้บริการขนส่งผู้โดยสารระหว่างเมือง และการให้บริการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ ซึ่งการขนส่งผู้โดยสารแต่ละประเภทจะใช้ความได้เปรียบของตนเองในการให้บริการทั้ง 3 รูปแบบเท่าที่จะทำได้ ในบทนี้เราจะศึกษาการให้บริการทั้ง 3 รูปแบบโดยจะเน้นการขนส่งผู้โดยสารทั้ง 3 รูปแบบของประเทศไทยเป็นหลัก

4.1 การขนส่งผู้โดยสารในตัวเมือง

การขนส่งผู้โดยสารในตัวเมือง หมายถึงความพยายามที่จะจัดการขนส่งคนภายในบริเวณชุมชน ซึ่งอาจเป็นเมืองต่าง ๆ หรือเมืองหลวงก็ได้ เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการทางเศรษฐกิจและสังคม การขนส่งผู้โดยสารในตัวเมืองอาจแบ่งออกเป็น การขนส่งผู้โดยสารไปกลับภายในเมือง การขนส่งผู้โดยสารจากในเมืองไปนอกเมืองและการขนส่งผู้โดยสารจากนอกเมืองเข้าสู่ในเมือง จึงต้องมีการสำรวจผู้โดยสาร (Passenger Survey) ซึ่งเป็นการหาข้อมูลเกี่ยวกับผู้โดยสารว่าขึ้นรถสายไหน ในเวลาใด ต่อรถที่ไหน เพื่อนำข้อมูลที่สำรวจได้มาจัดเส้นทาง ตารางเดินรถและจำนวนรถให้เหมาะสม ในการสำรวจผู้โดยสารนั้นเราถือว่าผู้โดยสาร 1 คน ขึ้นรถโดยสารแล้วลง 1 ครั้ง เรียกว่า 1 Passenger Trip แต่ถ้าผู้โดยสาร 1 คน ขึ้นแล้วลง 3 ครั้ง ก็จะเป็น 3 Passenger Trip ฉะนั้น Passenger Trip จึงเป็นเครื่องใช้วัดปริมาณการขึ้นลงของผู้โดยสารแต่ละคนในการเดินทางในตัวเมืองแต่ละวัน ในการศึกษาการขนส่งผู้โดยสารในตัวเมืองของประเทศไทยนี้เราจะมุ่งเฉพาะกรุงเทพฯ เท่านั้น เพราะเป็นเมืองหลวงของประเทศไทยที่รวมความเจริญก้าวหน้าทันสมัยนานัปการไว้ทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นบริษัท ห้างร้าน ศูนย์การค้า สถานเริงรมย์ต่างๆ เกิดขึ้นมากมายทั่วกรุงเทพฯ ทำให้มีการเดินทางมาก ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางไปทำงาน ไปประกอบธุรกิจ ไปศึกษาหาความรู้ ไปติดต่อสังสรรค์ ฯลฯ จึงต้องใช้การขนส่งผู้โดยสารระบบมวลชนที่สามารถขนได้มาก ๆ และเดินทางไปได้

รวดเร็ว (Mass Rapid Transit System) เช่น รถไฟใต้ดิน รถรางไฟฟ้า รถไฟรางเดี่ยว เป็นต้น แต่กรุงเทพฯ ขณะนี้ยังไม่มีระบบขนส่งผู้โดยสารระบบขนส่งมวลชนที่มีความเร็วสูงไว้บริการ อีกไม่ช้าคงจะมีการขนส่งมวลชนบริการคนในกรุงเทพฯ เพราะกำลังก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนอยู่ ฉะนั้น การขนส่งผู้โดยสารที่มีบทบาทสำคัญในกรุงเทพฯ ในขณะนี้จึงได้แก่การขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์ โดยมีการขนส่งผู้โดยสารทางเรือและการขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟเข้าช่วยเสริม เราจะกล่าวถึง เฉพาะการขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์ในกรุงเทพฯ และการขนส่งผู้โดยสารทางเรือในกรุงเทพฯ ส่วนการขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟเราจะไม่กล่าวถึง เนื่องจากมีบทบาทการขนส่งผู้โดยสารในกรุงเทพฯ ไม่มากนัก เพียงเป็นทางผ่านเพื่อไปจังหวัดอื่น

4.1.1 การขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์ในกรุงเทพฯ การขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์ในกรุงเทพฯ ได้ขยายตัวอย่างรวดเร็ว ส่วนใหญ่เป็นการเพิ่มจำนวนของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถยนต์นั่งสาธารณะไม่เกิน 7 คน หรือรถแท็กซี่และรถจักรยานยนต์ สำหรับรถยนต์โดยสารประจำทางมีอัตราการเพิ่มไม่มากนัก เราจะกล่าวเฉพาะการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์โดยสารประจำทางเท่านั้น เพราะมีบทบาทต่อสาธารณชนโดยส่วนรวม ในการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์ประจำทางของกรุงเทพฯ นั้นตกอยู่ในระบบเศรษฐกิจแบบผูกขาด โดยมีองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ (ขสมก.) ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางหมวด 1 ทั้งหมดของกรุงเทพฯ โดยเส้นทางหมวด 1 นั้น หมายถึงเส้นทางรถโดยสารประจำทางด้วยรถยนต์โดยสารภายในเขตกรุงเทพฯ เทศบาล สุขาภิบาล เมือง และเส้นทางต่อเนื่องเชื่อมโยงไปถึงอาณาบริเวณจังหวัดใกล้เคียง (จังหวัดนนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการและสมุทรสาคร) เราอาจแบ่งรถยนต์โดยสารหรือรถเมล์ขององค์การขนส่งกรุงเทพฯ ตามประเภทงานบริการเดินรถออกเป็น 8 ประเภท ดังต่อไปนี้

1. **รถเมล์ธรรมดา** เป็นรถเมล์ที่บริการโดยทั่วไปในเส้นทางปกติ มีทั้งรถเมล์สีครีม-น้ำเงินและรถเมล์สีครีม-แดง นับเป็นบริการเดินรถหลักของ ขสมก. โดยเก็บค่าโดยสารรถสีครีม-น้ำเงิน 2.50 บาทตลอดสาย และรถสีครีม-แดง 3.50 บาทตลอดสาย

2. **รถเมล์ด่วน** เป็นบริการเดินรถที่มุ่งให้ผู้ให้บริการไปถึงที่หมายโดยรวดเร็ว เนื่องจากเป็นรถเมล์ที่ไม่จอดทุกป้าย โดยเก็บค่าโดยสารเพิ่มขึ้นจากรถเมล์ธรรมดาอีก 1 บาท รถเมล์ด่วนนั้นสามารถสังเกตได้จากป้ายบอกเส้นทางด้านหน้าและด้านข้างเป็นสีแดง มีตัวอักษรบอกเส้นทางและคำว่า “รถด่วน” สีน้ำเงิน

3. **รถเมล์ปรับอากาศ** เป็นบริการเดินรถที่ค่อนข้างสอดคล้องกับภาวะทางธรรมชาติของกรุงเทพฯ แต่ไม่ค่อยสอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจโดยทั่วไปของผู้ใช้บริการส่วนใหญ่มากนัก ฉะนั้นจึงมีผู้ใช้บริการที่จำกัดอยู่ในกลุ่มผู้มีฐานะระดับปานกลางขึ้นไป การเก็บค่าโดยสารจะเก็บเป็นระยะๆ โดยเก็บช่วงระยะ 8 กม.แรก 6 บาท ทุกๆ 4 กม.ต่อไปเก็บ 2 บาท และเก็บตลอดสายไม่เกิน 16 บาท

4. **รถเมล์ทางด่วน** เป็นบริการเดินรถบนทางด่วนพิเศษ มีทั้งรถเมล์ปรับอากาศและรถเมล์ธรรมดา โดยเก็บค่าธรรมเนียมนิยมเพิ่มจากรถเมล์ธรรมอีก 2 บาท รถเมล์ทางด่วนนั้นสังเกตได้โดยง่ายจากป้ายบอกเส้นทางเป็นสีเหลือง เขียนคำว่า “ทางด่วน” และสถานที่ผ่านด้วยอักษรสีน้ำเงิน

5. **รถเมล์กะสว่าง** เป็นบริการเดินรถสำหรับผู้ทำงานกลางคืนหรือผู้ใช้บริการที่ต้องการออกทำธุรกิจการงานยามเช้ามืด เพราะการบริการนี้เดินรถตลอดคืน แต่รถเมล์กะสว่างยังมีบริการไม่มากนัก เนื่องจากผู้ใช้บริการยังอยู่ในจำนวนจำกัด โดยเก็บค่าโดยสาร 3.50 ตลอดสาย และหลัง 22.00 น. จะเก็บค่าโดยสารเพิ่มเป็น 5.00 บาท

6. **รถเมล์มินิบัส** เป็นรถเมล์ที่พัฒนามาจากรถสองแถวเล็ก เพื่อให้มีความปลอดภัยในการบริการและเพิ่มบริการให้ประชาชนที่นับวันจะมีความต้องการมากขึ้นตามการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร ซึ่งรถเมล์มินิบัสมี 2 ชนิด คือ ชนิดรถเมล์มินิบัสสีเขียวบริการเส้นทางถนนใหญ่ และชนิดรถเมล์มินิบัสสีแดงบริการในซอย โดยเก็บค่าโดยสารทั้ง 2 ชนิดในอัตรา 2.50 บาทตลอดสาย

7. **รถเมล์สองชั้น** เป็นรถเมล์สองชั้นที่ ชสมก. เคยนำมาวิ่งบริการอยู่ระยะหนึ่งเพื่อทดสอบสมรรถภาพและความคล่องตัวของรถเมล์ชนิดนี้ว่ามีความสอดคล้องกับสภาพการจราจรในกรุงเทพฯ หรือไม่ ขณะนี้ยังอยู่ในขั้นประเมินผลถ้าหากการประเมินผลออกมาอยู่ในขั้นดี แต่เนื่องจากสภาพของถนนในกรุงเทพฯ มีปัญหาทำให้รถเมล์ 2 ชั้นไม่เหมาะที่จะใช้วิ่งบริการในกรุงเทพฯ ก็จะเป็นงานบริการอีกประเภทหนึ่งของ ชสมก. ในอนาคต

8. **รถเมล์ปรับอากาศไมโครบัส** เป็นรถเมล์ปรับอากาศขนาดกลางที่ ชสมก. ร่วมลงทุนกับเอกชนมาวิ่งบริการ มีจำนวนที่นั่ง 20 ที่ โดยไม่ให้มีการยืน ภายในรถมีสิ่งอำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสาร เช่นมีโทรศัพท์เคลื่อนที่ติดตั้งไว้บริการ มีหนังสือพิมพ์หลายฉบับไว้ให้อ่าน มีโทรทัศน์ให้ชม เป็นต้น โดยเก็บค่าโดยสาร 30 บาทตลอดสาย

การขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์ในกรุงเทพฯ ได้อาศัยรถโดยสารประจำทางเป็นส่วนใหญ่ สำหรับการขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์ด้วยรถแท็กซี่และรถยนต์ส่วนบุคคลนั้น ไม่สามารถขนส่งผู้โดยสารครั้งละมากๆ ได้ เมื่อกรุงเทพฯ มีการขยายตัวทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง อีกทั้งทั้งระบบการบริหารราชการมีศูนย์รวมอยู่ที่กรุงเทพฯ จึงเป็นเหตุให้ประชาชนจากต่างจังหวัดหลั่งไหลเข้ามาหางานทำหรือมาศึกษาต่อในกรุงเทพฯ จำต้องเพิ่มบริการขนส่งผู้โดยสารมากขึ้น โดยมีการเพิ่มจำนวนรถยนต์โดยสารทั้งรถยนต์ส่วนบุคคล รถแท็กซี่ และรถประจำทางอย่างรวดเร็ว ทำให้การเพิ่มขึ้นของรถไม่สอดคล้องกับการเพิ่มขึ้นของถนน อีกทั้งฝั่งเมืองขยายตัวตามไม่ทัน เป็นเหตุให้เกิดปัญหาความแออัดทางการจราจรขึ้นในกรุงเทพฯ ซึ่งความแออัดทางการจราจรนี้เกิดขึ้นจากการที่ยานพาหนะขนส่งหรือรถมีมากเกินไป ต่างแย่งใช้พื้นที่ถนนที่มีอยู่จำกัดในเวลาเดียวกัน

ทำให้ถนนไม่มีพื้นที่เพียงพอ จึงเกิดการติดขัดขึ้นหรือที่เราเรียกว่าการติดขัดทางการจราจร โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนจะติดขัดมากเป็นพิเศษ ในระยะยาวควรมีการขนส่งมวลชนที่สามารถขนส่งผู้โดยสารได้ครั้งละมาก ๆ มาใช้ ซึ่งขณะที่บริษัท ธานาย จำกัด กำลังก่อสร้างและจะให้บริการด้วยรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพฯ เพื่อแก้ปัญหาการขนส่งผู้โดยสารในกรุงเทพฯ

4.1.2 การขนส่งผู้โดยสารทางเรือในกรุงเทพฯ การขนส่งผู้โดยสารทางเรือในกรุงเทพฯ ได้ลดบทบาทลงอย่างมาก เนื่องจากการขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์ได้พัฒนาขึ้นมา จึงหันมาให้ความสำคัญของการขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์เป็นหลักในกรุงเทพฯ จนลืมความสำคัญของการขนส่งผู้โดยสารทางเรือในกรุงเทพฯ ซึ่งสมัยก่อนนั้นเคยถือว่าเป็นเส้นเลือดใหญ่ที่ตอบสนองการขนส่งผู้โดยสาร เนื่องจากกรุงเทพฯมีแม่น้ำลำคลองเชื่อมติดต่อกันมากจนได้รับสมญานามว่า “เวนิสแห่งตะวันออก” แต่ปัจจุบันมีการถมคลองเพื่อสร้างถนนและขยายถนนในการพัฒนาประเทศให้เข้าสู่ความทันสมัย คลองจำนวนมากจึงทำหน้าที่เพียงท่อระบายน้ำเปิดที่ใหญ่ที่สุด จึงทำให้คลองดินเขินสกปรก การขนส่งผู้โดยสารทางเรือในกรุงเทพฯจึงเหลือเพียง 3 ระบบ คือ ระบบเรือโดยสารข้ามฟากแม่น้ำเจ้าพระยา ระบบเรือด่วนเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา และระบบเรือหางยาว เราจะกล่าวถึงแต่ระบบดังต่อไปนี้ คือ

1. ระบบเรือโดยสารข้ามฟากแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นบริการขนส่งผู้โดยสารที่เดินทางไประหว่างฝั่งพระนครและธนบุรี กับบริเวณที่ต่อเนื่องกับจังหวัดใกล้เคียง (จังหวัดนนทบุรีและจังหวัดสมุทรปราการ) ซึ่งไม่มีจุดเชื่อมต่อหรือสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เส้นทางเรือโดยสารข้ามฟากแม่น้ำเจ้าพระยาที่มีผู้โดยสารใช้บริการมาก ได้แก่ เส้นทางพระประแดง-ท่าเรือเกตุรา, ท่าดินแดง-ท่าราชวงศ์, ท่าคูเม็กซ์-ท่าสวนพลู, ท่าช้าง-ท่าวังหลัง, ท่าพรานนก-ท่าพระจันทร์เหนือ, ท่ารถไฟ-ท่าสี่พระยา, ฯลฯ จะเห็นว่าเส้นทางเรือโดยสารข้ามฟากแม่น้ำเจ้าพระยาที่มีผู้ใช้บริการมากมักเป็นพื้นที่ที่รอบท่าเรือเป็นย่านชุมชนหนาแน่นทั้ง 2 ฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา และทุกจุดจะเชื่อมต่อเส้นทางขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์ซึ่งจะเป็นจุดต้นทางหรือปลายทางของรถเมล์ประจำทาง แม้บางท่าจะมีสะพานเชื่อมทั้ง 2 ฝั่ง แต่ผู้โดยสารก็ยังนิยมใช้บริการของเรือโดยสารข้ามฟากแม่น้ำเจ้าพระยาอยู่ เพราะสะดวกรวดเร็วกว่า

2. ระบบเรือด่วนเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นบริการขนส่งผู้โดยสารด้วยเรือด่วนเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยาในเส้นทางระหว่างจังหวัดนนทบุรีกับวัดพระยาไกร ซึ่งท่าเรือในเส้นทางนี้มีจำนวน 35 ท่า คือท่าวัดพระยาไกร-ท่าวัดจรรยาवास-ท่าวัดเศวตฉัตร-ท่าคูเม็กซ์-ท่าโอเรียนเต็ล-ท่าวัดม่วงแค-ท่าสี่พระยา-ท่ากรมเจ้าท่า-ท่าราชวงศ์-ท่าสะพานพุทธ-ท่าปากคลองตลาด-ท่าเตียน-ท่าช้าง-ท่ามหาราช-ท่าพรานนก-ท่ารถไฟธนบุรี-ท่าพระอาทิตย์-ท่าวัดดาวดึงส์-ท่าวัดสามพระยา-ท่าวิสุทธิกษัตริย์-ท่าเทเวศร์-ท่าวัดเทพนารี-ท่าพายัพ-ท่าชลประทาน-ท่าเกียกกาย-ท่าบางโพ-ท่าวัดวิมุตติอาราม-ท่าการไฟฟ้าฝ่ายผลิต-ท่าพิบูลย์สงคราม 1-ท่าวัดเขมาฯ-ท่าวัดค้างคาว-

ท่าวัดศาลารี่-ท่าวัดเขียน-ท่าพิบูลย์สงคราม 2-และท่านนทบุรี เส้นทางเรือด่วนเลียบบแม่น้ำเจ้าพระยาในเส้นทางนี้มีท่าเรือที่ผู้โดยสารใช้มาก ได้แก่ ท่าเรือนนทบุรี, ท่าพรานนก, ท่าพระยาไกร ฯลฯ ซึ่งเป็นท่าเรือต้นทางและปลายทางของเรือด่วนที่ให้ความสะดวกรวดเร็วในการขนส่งผู้โดยสารมากกว่าทางรถยนต์ อีกทั้งที่ตั้งท่าเรือเป็นจุดสำคัญในการติดต่อกับการขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์ จึงมีผู้นิยมใช้บริการเป็นประจำเพื่อไปยังแหล่งทำงานหรือแหล่งสถานศึกษา เรือด่วนที่ใช้ในการให้บริการมีขนาดความกว้าง 2,50-3.00 เมตร ความยาว 16.50-23.40 เมตร ความลึก 0.8-1.20 เมตร ขนาดตันกรอส 10.52-24.40 ตันกรอส ในเรือแต่ละลำมีคนประจำลำละ 3 คน คือ ผู้ทำหน้าที่นายท้าย 1 คน กะลาสีเรือ 1 คน และพนักงานเก็บค่าโดยสาร 1 คน

3. **ระบบเรือหางยาว** เป็นบริการขนส่งผู้โดยสารด้วยเรือที่มีลักษณะเป็นเพลาใบจักรยาว มีที่นั่ง 24 ที่นั่งต่อลำ เส้นทางของเรือหางยาวจะเป็นเส้นทางที่ติดต่อระหว่างพื้นที่ส่วนที่อยู่ลึกเข้าไปทางด้านฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา โดยเฉพาะส่วนที่ยังไม่มีระบบถนนที่ติดต่อกับท่าเรือริมฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา เส้นทางเรือหางยาวประจำเส้นทางที่มีผู้โดยสารใช้บริการหนาแน่น ได้แก่ เส้นทางท่าช้าง-บางใหญ่, เส้นทางพระประแดง-สาธูประดิษฐ์, เส้นทางปากคลองตลาด-บางแวก, เส้นทางสะพานพุทธ-บางแวก, เส้นทางคุณโกย-ประตูน้ำจิมพลี เป็นต้น

4.2 การขนส่งผู้โดยสารระหว่างเมือง

การขนส่งผู้โดยสารระหว่างเมือง หมายถึงความพยายามที่จะจัดการขนส่งผู้โดยสารระหว่างเมืองต่าง ๆ ในประเทศไทย เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการทางเศรษฐกิจและสังคม การขนส่งผู้โดยสารระหว่างเมืองในประเทศไทยนั้น การขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์ยังมีบทบาทสำคัญที่สุด รองลงมา ก็เป็นการขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟ สำหรับการขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบินมีบทบาทไม่มากนัก เนื่องจากค่าโดยสารแพง ผู้โดยสารส่วนใหญ่ของการขนส่งทางเครื่องบินมักเป็นผู้ที่มีรายได้สูงหรือนักธุรกิจที่ต้องการเดินทางให้ถึงที่หมายอย่างรวดเร็วเพื่อประหยัดเวลา ส่วนการขนส่งผู้โดยสารทางเรือแทบจะไม่มีบทบาทเลย มักเป็นบริการเฉพาะการท่องเที่ยวไปยังแหล่งท่องเที่ยวเท่านั้น เราจะกล่าวถึงการขนส่งผู้โดยสารระหว่างเมืองในประเทศไทยของการขนส่งแต่ละประเภท ดังต่อไปนี้

4.2.1 **การขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์ระหว่างเมือง** จะกล่าวเฉพาะการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์โดยสารขนาดใหญ่ระหว่างเมืองเท่านั้น ซึ่งตกอยู่ในระบบเศรษฐกิจแบบผูกขาด โดยมีบริษัทขนส่งจำกัด (บขส.) ที่เป็นรัฐวิสาหกิจรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์ระหว่างเมืองในเส้นทางสำคัญ ๆ เกือบทั่วประเทศทั้งหมด โดยได้เส้นทางหมวด 2 คือ เส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ ไปยังอำเภอเมืองของทุกจังหวัดแต่ผู้เดียว ซึ่งเส้นทางหมวด 2 นี้เป็นเส้นทางขนส่งรถยนต์ระหว่างเมืองที่มีผู้ใช้บริการหนาแน่นมาก ส่วนเส้นทางหมวด 3 คือ เส้นทางระหว่าง

จังหวัดกับจังหวัด โดยบริษัทขนส่งจำกัดได้รับใบอนุญาตประกอบการไปประมาณ 30% ของเส้นทางทั้งหมด และเส้นทางหมวด 4 คือ เส้นทางระหว่างอำเภอต่างๆ ภายในจังหวัด โดยบริษัทขนส่งจำกัดได้รับใบอนุญาตประกอบการไปประมาณ 2% ของเส้นทางทั้งหมด นอกจากนี้ยังมีเส้นทางสายสั้นๆ ในหมวด 3 และหมวด 4 ที่ให้ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารเอกชนรับใบอนุญาตไป

สำหรับรถยนต์โดยสารบริการในเส้นทางระหว่างเมืองนั้น แบ่งตามลักษณะของตัวรถได้ 4 ประเภท คือ **รถโดยสารมาตรฐาน 3** เป็นรถยนต์โดยสารธรรมดาติดพัดลม **รถโดยสารมาตรฐาน 2** เป็นรถยนต์โดยสารปรับอากาศที่ไม่มีห้องสุขภัณฑ์ ไม่มีพนักงานต้อนรับบนรถยนต์ **รถโดยสารมาตรฐาน 1** เป็นรถยนต์โดยสารปรับอากาศที่มีห้องสุขภัณฑ์พร้อมพนักงานต้อนรับบนรถ อีกทั้งมีบริการอาหารว่างระหว่างการเดินทาง และ**รถโดยสารมาตรฐานพิเศษ** เป็นรถยนต์โดยสารมาตรฐาน 1 ที่ลดจำนวนที่นั่งลงเหลือเพียงคันละ 24-32 ที่นั่ง เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถปรับเบาะนอนได้เต็มที่

4.2.2 การขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟระหว่างเมือง การขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟระหว่างเมืองตกอยู่ในระบบเศรษฐกิจแบบผูกขาดโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟทั้งประเทศไทย เส้นทางที่การรถไฟแห่งประเทศไทยเปิดเดินรถแล้วเฉพาะสายใหญ่ (ไม่รวมสายแม่กลอง) รวมทั้งสิ้นคิดเป็นความยาวประมาณ 4,443 กิโลเมตร โดยแยกเป็นทางสายประธานประมาณ 3,825 กิโลเมตร และทางหลักประมาณ 618 กิโลเมตร เส้นทางขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟระหว่างเมืองสามารถจำแนกตามลักษณะเป็นภาคได้ ดังนี้

1. **สายเหนือ** จากกรุงเทพฯ ไปชุมทางบ้านภาชี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ขึ้นไปทางเหนือถึงสถานีปลายทางที่จังหวัดเชียงใหม่ ระยะทางประมาณ 751 กิโลเมตร

2. **สายตะวันออกเฉียงเหนือ** เริ่มจากกรุงเทพฯ ไปยังสถานีจังหวัดนครราชสีมาแล้วแยกตัดตรงไปสถานีปลายทางที่จังหวัดอุบลราชธานีสายหนึ่ง ระยะทางประมาณ 575 กิโลเมตร ส่วนอีกสายหนึ่งแยกออกจากสถานีจังหวัดนครราชสีมา ไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือถึงสถานีปลายทางที่จังหวัดหนองคาย ระยะทางประมาณ 624 กิโลเมตร

3. **สายตะวันออก** เริ่มจากกรุงเทพฯ ไปทางภาคตะวันออกไปถึงสถานีปลายทางที่จังหวัดอรัญประเทศ ระยะทางประมาณ 255 กิโลเมตร

4. **สายใต้** เริ่มจากกรุงเทพฯ เลียบชายฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาไปยังสถานีปลายทางที่ปาดังเบซาร์ ระยะทางประมาณ 990 กิโลเมตร และอีกสายหนึ่งจากกรุงเทพฯ ไปยังสถานีชุมทางหาดใหญ่ถึงสถานีปลายทางที่สุโขทัย ระยะทางประมาณ 1,159 กิโลเมตร

5. **สายตะวันตก** เริ่มจากกรุงเทพฯ ไปสุดปลายทางที่จังหวัดสุพรรณบุรี ระยะทางประมาณ 157 กิโลเมตร และอีกสายหนึ่งจากกรุงเทพฯ ไปสุดปลายทางที่จังหวัดกาญจนบุรี ระยะทางประมาณ 210 กิโลเมตร

6. **สายแม่กลอง** เริ่มจากวงเวียนใหญ่ไปมหาชัย แล้วไปสุดที่แม่กลอง ระยะทางประมาณ 60 กิโลเมตร

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดขบวนรถโดยสารบริการขนส่งผู้โดยสารระหว่างเมืองไว้ 4 ประเภท คือ ประเภทที่ 1 **ขบวนรถด่วน** (Express Trains) สำหรับให้บริการผู้โดยสารชั้นที่ 1 และ 2 ถ้าหากเดินทางในเวลากลางคืนก็จะจัดรถนอนแต่ละชั้นไว้บริการ บางขบวนอาจจะมียอดนั่งชั้นที่ 3 ไว้บริการตามความเหมาะสม ประเภทที่ 2 **ขบวนรถเร็ว** (Rapid Trains) ปัจจุบันจะให้บริการผู้โดยสารชั้นที่ 2 และชั้นที่ 3 เท่านั้น เนื่องจาก ชั้นที่ 1 ไม่เป็นที่นิยม การใช้บริการขบวนรถด่วนหรือขบวนรถเร็วนั้น ผู้ใช้บริการจะต้องเสียค่าธรรมเนียมรถด่วนหรือรถเร็วเพิ่มขึ้นนอกเหนือจากค่าโดยสารตามชั้นที่นั่ง ถ้ายังต้องการใช้บริการรถนอนหรือรถปรับอากาศก็ต้องเสียค่าธรรมเนียมรถนอนหรือรถปรับอากาศเพิ่มขึ้นอีกด้วย ประเภทที่ 3 **ขบวนรถธรรมดา** (Ordinary Trains) โดยทั่วไปจะบริการผู้โดยสารชั้นที่ 3 เท่านั้นไม่เหมาะสมที่จะจัดให้มีชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2 และประเภทที่ 4 **ขบวนรถดีเซลราง** ซึ่งเป็นขบวนรถที่สามารถขับเคลื่อนได้ด้วยตัวเองไม่ต้องมีหัวรถจักรลากจูงหรือที่เรียกว่า “รถโบกี้ไฟ” จะเห็นได้ว่าการขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศไทยมาตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ แต่ในปัจจุบันรัฐบาลได้วางแผนพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทยโดยการสร้างถนนเชื่อมติดต่อกันระหว่างจังหวัดต่อจังหวัดและจังหวัดกับอำเภอ ทำให้การขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์ระหว่างเมืองมีความสะดวกรวดเร็ว เป็นผลให้กิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทยต้องประสบกับปัญหาการขาดทุน เนื่องจากต้องแข่งขันกับการขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์ อันเป็นประเภทการขนส่งผู้โดยสารที่กำลังเป็นที่นิยมแพร่หลายของประชาชน

4.2.3 การขนส่งผู้โดยสารทางเรือระหว่างเมือง การขนส่งผู้โดยสารทางเรือระหว่างเมืองในประเทศไทยแทบจะไม่มีบทบาทเลย แม้ว่าประเทศไทยจะเป็นประเทศที่มีทะเลโอบอยู่ 2 ฝั่งทั้งด้านตะวันออกคืออ่าวไทยที่เชื่อมต่อกับทะเลจีน และด้านตะวันตกอันได้แก่ทะเลอันดามันที่เชื่อมต่อกับมหาสมุทรอินเดีย แต่เป็นที่น่าเสียดายที่การพัฒนาด้านการเดินเรือโดยสารเพื่อเชื่อมสู่เมืองต่าง ๆ ทั้งในอ่าวไทยและทะเลอันดามันยังไม่ก้าวหน้าเหมือนการขนส่งผู้โดยสารประเภทอื่น ทำให้การขนส่งผู้โดยสารทางเรือระหว่างเมืองจึงเป็นเพียงบริการเฉพาะการท่องเที่ยวทางเรือในบางเส้นทางเท่านั้น โดยใช้เรือเดินทะเลในรูปแบบต่าง ๆ ในการบริการดังต่อไปนี้

1. **การขนส่งผู้โดยสารด้วยเรือสำราญ** บริษัท ซีทราเวล จำกัด ได้นำเรือสำราญมาใช้บริการนักท่องเที่ยวในทะเลไทยเป็นครั้งแรกก็คือเรือซีทราเวลครีน ซึ่งเป็นเรือโดยสารขนาดใหญ่มีห้องพักสำหรับผู้โดยสาร 40 ห้อง จุผู้โดยสารได้ 117 คน โดยนำเที่ยวอยู่ในทะเลไทยทั้งฝั่งอ่าวไทยไปสู่เกาะช้าง เกาะสมุย และฝั่งทะเลอันดามันจากเกาะภูเก็ตไปสู่หมู่เกาะสิมิลัน เกาะสุรินทร์ และเกาะตะรุเตา บริษัทใหญ่่อกรายที่ทำการขนส่งผู้โดยสารทางเรือมาตลอด คือ บริษัทส่ง

เสริมทราเวลเซ็นเตอร์ จำกัด แต่เดิมมีเฉพาะเรือด่วนบริการรับส่งผู้โดยสารจากอำเภอบ้านดอน จังหวัดสุราษฎร์ธานีไปยังเกาะสมุย ได้ขยายการลงทุนเพิ่มโดยต่อเรือขนาดบรรทุก 350 คน เป็นเรือปรับอากาศขยายเส้นทางรับส่งผู้โดยสารจากภูเก็ต - เกาะลันตา และภูเก็ต - เกาะพีพี - กระบี่ เป็นประจำ นอกจากนี้ยังเตรียมขยายเส้นทางเดินเรือไปยังเกาะลันตา เกาะไหว เกาะรอก และ เกาะกระดานในจังหวัดตรังเพิ่มขึ้นด้วย

2. **การขนส่งผู้โดยสารด้วยเรือเฟอร์รี่** บริษัทซีทรานทราเวล จำกัด ยังมีบริษัทในเครือคือบริษัทสมุยเฟอร์รี่อินน์ จำกัด ดำเนินกิจการรับส่งผู้โดยสารด้วยเรือเฟอร์รี่จากอำเภอดอนสัก จังหวัดสุราษฎร์ธานีไปยังอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี ขนาดบรรทุก 150 คน จำนวน 4 ลำ ต่อมาในวันที่ 23 เมษายน พ.ศ.2534 บริษัทส่งเสริมทราเวลเซ็นเตอร์ จำกัด ร่วมกับบริษัททวคุณ ทรานสปอร์ต จำกัด ในนามของห้างหุ้นส่วนจำกัด จูโรรัตน์ ได้เปิดตัวเรือเฟอร์รี่ลำใหม่ที่บริเวณท่าเรือยูเอฟเอ็ม ปู่เจ้าสมิงพรายด้วยขนาดของเรือที่ใหญ่สมชื่อ “จัมโบ้ เฟอร์รี่” หรือในนามจริงว่า “จูโรรัตน์” มีขนาด 2,800 ตันกรอส เป็นเรือแคทามาแรนที่มีห้องสองลำตัว ทำให้เรือมีขนาดกว้างถึง 25 เมตร และยาวถึง 90 เมตร มีเครื่องยนต์ขับเคลื่อน 4 ตัว ที่มีแรงม้ารวมกันถึง 10,000 แรงม้า พาผู้โดยสารวิ่งตัดคลื่นทะเลด้วยความเร็ว 20 น็อตต่อชั่วโมง ไปได้อย่างนุ่มนวลที่สุดในการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ - เกาะสมุยใช้เวลาเพียง 14 ชั่วโมง หรือจะเดินทางจากเกาะสมุย - สงขลาใช้เวลาเพียง 7 ชั่วโมงอย่างสบายๆ ที่ทุกคนจะได้พักผ่อนบนเรือขณะเดินทาง มีสิ่งอำนวยความสะดวกพร้อมไม่ว่าจะเป็นภัตตาคาร ห้องเกมส์ ห้องพักผ่อนเปลี่ยนแปลงเป็นเก้าอี้ปรับนอนได้ 180 พร้อมทั้งท้าวแสน สามารถรองรับผู้โดยสารในชั้นสองและชั้นสามราว 400 ที่นั่ง นอกจากนี้ยังสามารถขึ้นเรือวิ่งขึ้นไปจอดบนลานจอดรถบนเรือ ซึ่งมีพื้นที่กว่า 2,000 ตารางเมตร

3. **การขนส่งผู้โดยสารด้วยเรือความเร็วสูงมาก** กลุ่มของบริษัท ซีทรานทราเวล จำกัด ได้นำเรือเจ็ทแคท (ย่อมาจากคำว่า Jet Catamaran) มาให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางน้ำซึ่งเป็นที่มีความเร็วสูงถึง 35 น็อตต่อชั่วโมง โดยใช้ชื่อติดเด่นเป็นสง่าอยู่ข้างลำเรือว่า “พัทยาเอ็กซ์เพรส” ลักษณะเด่นของเรือเจ็ทแคทมีน้ำหนักเบาประมาณ 470 ตันกรอส สร้างด้วยอลูมิเนียมอัลลอยด์ ไม่มีเหล็ก ความกว้าง 10 เมตร ยาว 40 เมตร แบ่งห้องโดยสารออกเป็น 2 ชั้น พร้อมติดตั้งเครื่องปรับอากาศทั้งลำ ชั้นบนที่นั่งแบบ วี.ไอ.พี. ส่วนชั้นล่างเป็นเก้าอี้ปรับเอนนอน มีโทรทัศน์ประดับอยู่ทุกมุมห้องและมีบริการเครื่องดื่มอาหารว่าง สามารถบรรจุผู้โดยสารได้ถึง 270 คน บริการเส้นทางเดินเรือประจำ คือ กรุงเทพฯ-พัทยา ทุกวันจันทร์ พุธ ศุกร์ เส้นทางกรุงเทพฯ-หัวหิน ทุกวันอังคาร พฤหัสบดี ส่วนวันเสาร์และอาทิตย์ เจ็ทแคทจะบริการเส้นทางกรุงเทพฯ-พัทยา-กรุงเทพฯ-หัวหิน-กรุงเทพฯ ระยะเวลาในการเดินทางจากกรุงเทพฯ ถึงพัทยาใช้เวลาเพียง 1 ชั่วโมง 30 นาที และกรุงเทพฯ ถึงหัวหินใช้เวลา 2 ชั่วโมง 30 นาที นอกจากนี้ยังมีบริษัทไทยไฮโดรฟอยล์ เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด ได้นำเรือเจ็ทฟอยล์เข้ามาบริการขนส่งผู้โดยสารทางเรือ

สามารถนำผู้โดยสารไปส่งตามเมืองต่าง ๆ ได้อย่างรวดเร็ว โดยบริการในเส้นทางจากกรุงเทพฯ- พัทยา-ชะอำ-เกาะสมุย-สงขลา เรือเจ็ทพอยล์มีขนาดความยาว 38.80 เมตร กว้าง 9.40 เมตร กินน้ำลึก 3.97 เมตร ระบายเรือ 399 ต้น จุผู้โดยสารได้ 312 คน ความเร็ว 32.5 น็อต ด้วยความเร็วของเรือเจ็ทพอยล์สามารถนำผู้โดยสารเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปพัททยาภายในเวลา 1 ชั่วโมง 20 นาที ส่วนกรุงเทพฯ-ชะอำ ใช้เวลา 1 ชั่วโมง 30 นาที และพัทยา-ชะอำใช้เวลา 1 ชั่วโมง ถ้าเดินทางลงใต้ไปเกาะสมุยจะใช้เวลา 7 ชั่วโมง 45 นาที ไกลลงไปถึงสงขลาใช้เวลา 10 ชั่วโมง 40 นาที

4.2.4 การขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบินระหว่างเมือง การขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบินระหว่างเมืองตกอยู่ในระบบเศรษฐกิจแบบผูกขาด โดยมีบริษัทการบินไทย จำกัด (บกท.) ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบินระหว่างเมืองในเส้นทางสำคัญ ๆ เกือบทั่วประเทศ นอกจากนี้ยังมีกิจการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศของเอกชนอีก 2 บริษัท คือ บริษัทสทกลแอร์ จำกัดทำการบินประจำในเส้นทางที่บริษัทการบินไทย จำกัด ไม่ได้ทำการบิน และบริษัทไทยฟลายอิง เซอร์วิส จำกัดทำการบินแบบแอร์เท็กซ์ด้วยเครื่องบินขนาดเล็ก เราจะกล่าวเฉพาะเส้นทางติดต่อระหว่างเมืองต่าง ๆ ในประเทศไทยที่บริษัทการบินไทย จำกัด ให้บริการเป็นประจำมี 3 เส้นทาง คือ

1. **สายเหนือ** ทำการบินระหว่างกรุงเทพฯ - พิษณุโลก - ตาก - แม่สอด - แพร่ - น่าน - ลำปาง - เชียงใหม่ - เชียงราย - แม่ฮ่องสอน

2. **สายตะวันออกเฉียงเหนือ** ทำการบินระหว่างกรุงเทพฯ - นครราชสีมา - ขอนแก่น - อุดรธานี - อุบลราชธานี - สกลนคร - เลย

3. **สายใต้** ทำการบินระหว่างกรุงเทพฯ - ภูเก็ต - หาดใหญ่ - สุราษฎร์ธานี - ตรัง - ปัตตานี - นราธิวาส - นครศรีธรรมราช

4.3 การขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ

การขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ หมายถึงความพยายามที่จะจัดการขนส่งคนระหว่างประเทศต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพ สำหรับการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศของไทยนั้น การขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบินมีบทบาทมากที่สุดถึงประมาณ 90 เปอร์เซ็นต์ของผู้โดยสารระหว่างประเทศทั้งหมด รองลงมาคือการขนส่งผู้โดยสารทางเรือ ส่วนการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศทางบกมีบทบาทน้อย เราจะกล่าวเฉพาะการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศทางเรือ และทางเครื่องบินเท่านั้น ดังต่อไปนี้

4.3.1 การขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศทางเรือ หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ธุรกิจการบินพาณิชย์ได้เจริญก้าวหน้าเป็นอย่างมาก ทำให้ธุรกิจการเดินทางเรือขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศตกต่ำลง เนื่องจากผู้โดยสารหันไปนิยมการเดินทางโดยเครื่องบิน ซึ่งสะดวกรวดเร็วกว่ามาก

ด้วยเหตุนี้จึงทำให้กิจการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศทางเรือลดบทบาทลง แล้วเปลี่ยนเป็นธุรกิจเรือเดินสมุทรท่องเที่ยวแทน โดยนำผู้โดยสารที่เป็นนักท่องเที่ยวไปเยือนแหล่งท่องเที่ยวตามท้องทะเล จากสถิติจำนวนเรือเดินสมุทรท่องเที่ยวเฉพาะ 10 เส้นทางการเดินทางเรือสำคัญของโลกในปี 2532 มีจำนวนเรือทั้งหมด 63 ลำ รวมเป็นจำนวนห้องพักบนเรือทั้งสิ้น 65,494 ห้อง สำหรับประเทศไทยมีชายฝั่งทะเลยาวประมาณ 2,600 เมตร มีแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นชายหาดและเกาะแก่งสวยงามติดอันดับโลกทั้งด้านอ่าวไทยฝั่งตะวันออกและทะเลอันดามันฝั่งตะวันตก ในระยะ 2-3 ปีที่ผ่านมาเรือเดินสมุทรเพื่อการท่องเที่ยวจากต่างประเทศแวะเข้ามาท่องเที่ยวในน่านน้ำไทยมากขึ้น เช่น เรือควีนอลิซาเบธที่ 2, เรือโอเชียนเพิลส์, เรือรอยัลไวกิงสตาร์, เรือเวสต์ดีสตคอฟเวอร์, เรือโกลเด้นโอเดซซี เป็นต้น เฉลี่ยแล้วมีผู้โดยสารปีละกว่า 20,000 คน เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย นับว่าเป็นจำนวนน้อยมาก สาเหตุสำคัญประการหนึ่งที่การท่องเที่ยวโดยเรือเดินสมุทรมีจำนวนน้อย เป็นเพราะเรายังขาดความพร้อมทางด้านท่าเทียบเรือ จึงน่าที่จะพิจารณาว่าประเทศไทยพร้อมหรือยังที่จะพัฒนาท่าเรือเพื่อการท่องเที่ยว รวมทั้งปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งในด้านระเบียบปฏิบัติและกฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือในน่านน้ำไทย เพื่อส่งเสริมการลงทุนในธุรกิจการเดินเรือสมุทรท่องเที่ยวระหว่างประเทศ

4.3.2 การขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศทางเครื่องบิน การขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศทางเครื่องบินของไทยตกอยู่ในระบบเศรษฐกิจแบบผูกขาด โดยมีบริษัทการบินไทย จำกัด ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจรับใบอนุญาตประกอบขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบินระหว่างประเทศในเส้นทางต่าง ๆ เกือบทั่วโลก เส้นทางที่บริษัทการบินไทย จำกัดทำการบินระหว่าง 5 ทวีปไปยังเมืองต่าง ๆ ถึง 42 เมืองใน 30 ประเทศ ดังต่อไปนี้

1. **เส้นทางบินภูมิภาค** แบ่งออกเป็น 3 สาย คือ
 - สายเหนือ บริการบินไปยังฮ่องกง มะนิลา ไทเป โอซากา และปักกิ่ง
 - สายใต้ บริการบินไปยังป็นัง กัวลาลัมเปอร์ สิงคโปร์ จาการ์ตาและบรูไน
 - สายตะวันออก บริการบินไปยังร่างกุ้ง ด้คคา กัลกัตตา กาฏมันฑู เดลี โคลัมโบ การาจี่ ดาร์ราน ريات ดูเวต แบกแดด มัสเกต และโคโร
2. **เส้นทางบินข้ามทวีป** แบ่งออกเป็น 3 สาย คือ
 - สายยุโรป บริการบินไปยังเอเธนส์ โรม เมดริด ปารีส ลอนดอน อัมสเตอร์ดัม ซูริค เวียนนา แฟรงเฟิร์ต โคเปนเฮเกน และสต็อกโฮล์ม
 - สายออสเตรเลีย บริการบินไปยังเมลเบิร์น บริสเบน ซิดนีย์ เพิร์ธ คานส์ และโอคแลนด์
 - สายอเมริกา บริการบินไปยังซีแอตเติล ดัลลัส และโตรอนโต