

บทที่ 9

บทบาทของรัฐบาลต่อการขนส่งผู้โดยสาร

การขนส่งผู้โดยสารจัดว่าเป็นกิจการสาธารณูปโภค (Public Utility) ประเภทหนึ่ง ซึ่งกิจการสาธารณูปโภคหมายถึงกิจการผลิตบริการที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการดำรงชีวิตและการประกอบอาชีพของประชาชน ถ้าหากขาดบริการเหล่านี้แล้วจะมีผลกระทบต่อดำรงชีวิตและการประกอบอาชีพของประชาชน เช่น การขนส่งผู้โดยสาร การขนส่งสินค้า การผลิตกระแสไฟฟ้า การประปา โทรศัพท์ โทรคมนาคม การจัดขยะมูลฝอย เป็นต้น จะเห็นได้ว่าการขนส่งผู้โดยสารเป็นกิจการสาธารณูปโภคอย่างหนึ่งที่รัฐบาลต้องเข้ามามีบทบาทในกิจการขนส่งผู้โดยสาร ในบทนี้เราจะกล่าวถึงบทบาทของรัฐบาลต่อการขนส่งผู้โดยสารอันประกอบด้วย 5 เรื่อง คือ รัฐบาลมอบสัมปทานให้ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสาร การให้ความช่วยเหลือของรัฐต่อการขนส่งผู้โดยสาร การควบคุมของรัฐบาลต่อการขนส่งผู้โดยสาร หน่วยงานของรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสาร และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสาร

9.1 รัฐบาลมอบสัมปทานให้ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสาร

เนื่องจากการขนส่งผู้โดยสารมีความจำเป็นต่อการดำรงชีวิตของประชาชน รัฐบาลจึงต้องมีหน้าที่และความรับผิดชอบจัดให้มีการขนส่งผู้โดยสารขึ้น ปัญหาอยู่ที่ว่าใครควรเป็นผู้ดำเนินการขนส่งผู้โดยสาร แนวโน้มในประเทศกำลังพัฒนานั้นการดำเนินการขนส่งผู้โดยสารมักจะเป็นรัฐบาลเอง ทั้งนี้เพราะเอกชนมีเงินทุนน้อย เมื่อรัฐบาลเข้าดำเนินการเอง ปัญหาเกี่ยวกับการควบคุมจึงหมดไป มีแต่ปัญหาเกี่ยวกับคุณภาพและความเพียงพอ ส่วนในประเทศที่พัฒนาแล้วกิจการขนส่งผู้โดยสารส่วนใหญ่จะให้สัมปทานแก่บริษัทเอกชนรับไปดำเนินการ โดยรัฐบาลกำหนดเงื่อนไขและวิธีการควบคุมให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนดไว้ สำหรับการดำเนินการขนส่งผู้โดยสารของประเทศไทยนั้น รัฐบาลมักเข้าไปดำเนินการเองในรูปของรัฐวิสาหกิจ และให้บริษัทเอกชนเข้าช่วยเหลือ โดยรัฐบาลจะมอบสัมปทานให้แก่ผู้ประกอบการทั้งรัฐวิสาหกิจหรือเอกชนรับไปดำเนินการ และรัฐบาลกำหนดเงื่อนไขพร้อมวิธีการควบคุมให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนดไว้ ซึ่งนโยบายในการมอบสัมปทานที่สำคัญ ได้แก่

1) เพื่อป้องกันการเอากำไรเกินควรเนื่องจากการผูกขาดรวมทั้งมีการเลือกปฏิบัติอาจทำให้ผู้ให้บริการขึ้นราคาโดยไม่ยุติธรรม

2) เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นว่าผู้ที่ได้รับสัมปทานสามารถดำเนินกิจการ และพัฒนาให้สอดคล้องกันไป

3) เพื่อให้บริการถึงประชาชนมากที่สุด เพราะในบางแห่งมีการแข่งขันน้อย ทำให้การบริการแก่ประชาชนมีน้อยเกินไป รัฐบาลจึงต้องให้ความช่วยเหลือด้านเครื่องมือเครื่องใช้และอื่น ๆ

4) เพื่อให้มีการพัฒนาท้องถิ่นให้เจริญ เนื่องจากการขนส่งผู้โดยสารเป็นโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจอย่างหนึ่งที่จะทำให้เกิดการพัฒนาท้องถิ่นดำเนินลุล่วงไปด้วยดี

5) เพื่อให้ความปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการมากที่สุด เช่น การขนส่งผู้โดยสารจะต้องมีเงื่อนไขที่จะให้ความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ เป็นต้น

เมื่อรัฐบาลได้มอบสัมปทานให้แก่รัฐวิสาหกิจหรือเอกชนเป็นผู้ดำเนินกิจการขนส่งผู้โดยสารแล้ว จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่ผู้ได้รับสัมปทานจะมีหน้าที่และสิทธิตามที่รัฐบาลกำหนดให้ เพื่อให้ผู้รับสัมปทานสามารถบริการขนส่งผู้โดยสารแก่ประชาชนอย่างดีที่สุดภายใต้เงื่อนไขที่รัฐบาลกำหนด ฉะนั้นผู้รับสัมปทานจึงมีหน้าที่และสิทธิดังต่อไปนี้ คือ

9.1.1 หน้าที่ของผู้รับสัมปทานการขนส่งผู้โดยสาร ผู้รับสัมปทานการขนส่งผู้โดยสารมีหน้าที่สำคัญดังนี้ คือ

- 1) มีหน้าที่ขายบริการให้แก่ลูกค้าที่ซื้อบริการและมีความสามารถจ่ายค่าบริการได้โดยใช้หลักที่ว่าใครมาก่อนย่อมได้รับบริการก่อน
- 2) มีหน้าที่ขายบริการให้ลูกค้าทุกคนโดยปราศจากการเลือกปฏิบัติ
- 3) มีหน้าที่จัดทําบริการให้เพียงพอสมํ่าเสมอและปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการ
- 4) มีหน้าที่เรียกเก็บค่าตอบแทนบริการตามหลักแห่งความยุติธรรม
- 5) มีหน้าที่ต้องขออนุญาตหรือความเห็นชอบจากทางราชการก่อนที่จะมีการเปลี่ยนแปลงการดำเนินงาน ละเว้นหรือเลิกการดำเนินงาน

9.1.2 สิทธิของผู้รับสัมปทานการขนส่งผู้โดยสาร ผู้รับสัมปทานการขนส่งผู้โดยสารมีสิทธิดังนี้ คือ

- 1) มีสิทธิที่จะได้รับความคุ้มครองจากรัฐบาล เพื่อมิให้ผู้ประกอบการอื่นเข้าไปทำการแข่งขัน
- 2) มีสิทธิที่จะได้รับค่าตอบแทนการลงทุนในอัตราที่เหมาะสม เพื่อให้กิจการสามารถอยู่รอดต่อไป หรือรัฐบาลจะเวนคืนกิจการก็ต้องจ่ายค่าชดเชยให้พอควร
- 3) มีสิทธิที่จะขอลิทธิบางอย่างจากรัฐบาล เพื่อผลประโยชน์ต่อการดำเนินงานและต่อส่วนรวม เช่น ขอให้รัฐบาลเวนคืนที่ดินเพื่อขยายถนน เป็นต้น
- 4) มีสิทธิที่จะดำเนินกิจการภายใต้ระเบียบข้อบังคับที่รัฐบาลกำหนดไว้อย่างสมเหตุสมผล

9.2 การให้ความช่วยเหลือของรัฐบาลต่อการขนส่งผู้โดยสาร

การขนส่งผู้โดยสารเป็นกิจการสาธารณูปโภคที่มีความสำคัญต่อการดำรงชีวิตประจำวันของประชาชนดังที่กล่าวไปแล้ว รัฐบาลจึงต้องเข้าไปดูแลเพื่อให้กิจการขนส่งผู้โดยสารสามารถดำเนินการไปด้วยดี ความรับผิดชอบในการดูแลของรัฐบาลที่เกี่ยวกับการขนส่งผู้โดยสารนั้นมี 3 ฝ่ายด้วยกัน คือ

ก) ฝ่ายผู้โดยสาร เป็นผู้ให้บริการขนส่งผู้โดยสารที่รัฐบาลจะต้องดูแลให้มีบริการขนส่งผู้โดยสารอย่างเพียงพอและเหมาะสมกับความต้องการของผู้โดยสาร อีกทั้งคำนึงถึงความยุติธรรมในเรื่องอัตราค่าโดยสารเปรียบเทียบกับคุณภาพของบริการที่เขาได้รับ

ข) ฝ่ายผู้ประกอบการ เป็นผู้ให้บริการขนส่งผู้โดยสารที่รัฐบาลจะต้องดูแลให้มีการจัดระเบียบพร้อมทั้งกวดขันให้ปฏิบัติตามนโยบายของรัฐ เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อผู้โดยสารและประเทศชาติโดยส่วนรวม อีกทั้งคำนึงถึงความยุติธรรมในเรื่องอัตราค่าโดยสารให้ผู้ประกอบการสามารถเลี้ยงตัวเองได้ มีกำไรพอควรที่จะใช้ปรับปรุงบริการให้ดีขึ้น

ค) ฝ่ายประเทศชาติ เป็นผลประโยชน์ส่วนรวมของประเทศที่รัฐบาลจะต้องดูแลให้การขนส่งผู้โดยสารก่อผลประโยชน์ต่อการพัฒนาประเทศทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง

เมื่อรัฐบาลมีหน้าที่ต้องดูแลการขนส่งผู้โดยสารให้เกิดประโยชน์ต่อผู้โดยสาร ผู้ประกอบการและประเทศชาติ รัฐบาลจึงต้องเข้าช่วยเหลือการขนส่งผู้โดยสารหลายด้านด้วยการดังต่อไปนี้คือ

1) รัฐบาลให้ความช่วยเหลือด้านเส้นทางขนส่งผู้โดยสาร โดยปกติรัฐบาลจะเป็นผู้จ่ายค่าสร้างถนน พร้อมทั้งดูแลบำรุงรักษา ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายด้านนี้เลย นับเป็นการช่วยเหลือของรัฐบาลอย่างหนึ่ง

2) รัฐบาลให้ความช่วยเหลือด้านสถานีขนส่งผู้โดยสาร โดยรัฐบาลมักเป็นผู้สร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์ หรือท่าเรือ หรือท่าอากาศยานไว้บริการยานพาหนะและผู้โดยสารที่มาใช้บริการในสถานีขนส่งนั้นๆ พร้อมทั้งจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกไว้ให้ด้วย

3) รัฐบาลให้ความช่วยเหลือด้านการลงทุน โดยปกติการประกอบกิจการขนส่งผู้โดยสารต้องลงทุนเป็นเงินจำนวนมาก รัฐบาลจึงมักให้การช่วยเหลือด้านการลงทุนด้วยวิธีต่างๆ อาจจะช่วยถือหุ้นในกิจการขนส่งผู้โดยสาร หรืออาจลดภาษีสำหรับการนำเข้าอุปกรณ์การขนส่งจากต่างประเทศ หรืออาจจะให้กู้ยืมเงินลงทุนด้วยการคิดดอกเบี้ยต่ำ หรืออาจเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ให้กับกิจการขนส่งผู้โดยสารในการกู้ยืมเงินจากแหล่งอื่น

4) รัฐบาลให้ความช่วยเหลือด้านการเจรจาสิทธิการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ โดยปกติการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศจะต้องให้รัฐบาลเป็นตัวแทนช่วยเจรจาและเซ็นสัญญาการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ ซึ่งรัฐบาลจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเจรจาทั้งหมดเอง

5) รัฐบาลให้ความช่วยเหลือด้านการขนส่งจดหมายและไปรษณีย์ภัณฑ์ โดยรัฐบาลจะให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสาร ด้วยการให้รับขนส่งจดหมายและไปรษณีย์ภัณฑ์ไปยังท้องถิ่นภายในประเทศและต่างประเทศ อันเป็นการเพิ่มรายได้ให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสาร

6) รัฐบาลให้ความช่วยเหลือด้านการเงิน เนื่องจากกิจการขนส่งผู้โดยสารเป็นกิจการสาธารณูปโภค บางครั้งรัฐบาลจำเป็นต้องให้ผู้ประกอบการบริการในเส้นทางที่มีผู้โดยสารน้อย ไม่คุ้มกับการลงทุนโดยรัฐบาลจะต้องจ่ายเงินชดเชยในส่วนที่ขาดทุนให้ หรือบางครั้งรัฐบาลอาจต้องกำหนดอัตราค่าโดยสารต่ำเพื่อไม่ให้ผู้ใช้บริการเดือดร้อนแล้ว รัฐบาลก็ต้องจ่ายเงินชดเชยในส่วนที่ขาดไปให้แก่กิจการขนส่งผู้โดยสาร

แม้ว่าการช่วยเหลือของรัฐบาลต่อการขนส่งผู้โดยสารจะเป็นประโยชน์ต่อผู้โดยสารและผู้ประกอบการ แต่ก็มีผลเสียหลายประการจากการช่วยเหลือของรัฐบาลดังต่อไปนี้คือ

1) การช่วยเหลือของรัฐบาลต่อการขนส่งผู้โดยสาร ก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมในการแข่งขันระหว่างการขนส่งผู้โดยสารประเภทต่าง ๆ เช่นการสร้างถนนให้แก่การขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์ ทำให้การขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟเสียเปรียบ เพราะผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟต้องสร้างทางเอง เป็นต้น

2) การช่วยเหลือของรัฐบาลต่อการขนส่งผู้โดยสาร ทำให้การจัดสรรทรัพยากรไม่เป็นธรรม เนื่องจากผู้ประกอบการจะมุ่งกิจการขนส่งผู้โดยสารที่รัฐบาลให้ความช่วยเหลือ ทำให้บริการขนส่งผู้โดยสารประเภทนั้นมีมากเกินไป ก่อให้เกิดการสูญเปล่าทางเศรษฐกิจขึ้น

3) การช่วยเหลือของรัฐบาลต่อการขนส่งผู้โดยสาร ทำให้การผลิตบริการขนส่งผู้โดยสารมีประสิทธิภาพลดลง เพราะแม้ว่าจะรอรับความช่วยเหลือจากรัฐบาล ไม่กระตือรือร้นในการช่วยตัวเอง ซึ่งโดยปกติแล้วประสิทธิภาพการทำงานของรัฐบาลมักจะต่ำอยู่แล้ว จึงทำให้ประสิทธิภาพของผู้ประกอบการที่รอรับความช่วยเหลือต่ำลงด้วย

9.3 การควบคุมของรัฐบาลต่อการขนส่งผู้โดยสาร

เมื่อรัฐบาลมีความรับผิดชอบโดยตรงต่อผู้โดยสาร ผู้ประกอบการและประเทศชาติ รัฐอาจเป็นผู้ทำการประกอบการขนส่งผู้โดยสารเสียเองในรูปของรัฐวิสาหกิจหรือรัฐอาจเป็นเพียงผู้มอบสัมปทานการขนส่งผู้โดยสารให้เอกชนเป็นผู้ลงทุน เพื่อให้เกิดผลดีต่อทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง โดยรัฐบาลจำเป็นต้องเข้าไปควบคุมให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ ซึ่งการควบคุมการขนส่งผู้โดยสารมีความหมายใน 3 ลักษณะ คือ

1) ความหมายของการควบคุมการขนส่งผู้โดยสารในลักษณะการจำกัดและการบริหาร ซึ่งการจำกัดนั้นให้มีปริมาณการขนส่งผู้โดยสารที่เหมาะสมเพียงพอกับความต้องการของผู้ใช้บริการ ถ้ามีน้อยเกินไปจะเกิดการผูกขาดเอาเปรียบผู้ใช้บริการ แต่ถ้ามีมากเกินไปก็จะเกิดการแข่งขัน

อย่างรุนแรง เกิดผลเสียต่อกิจการขนส่งผู้โดยสารเองและต่อเศรษฐกิจส่วนรวม ส่วนการบริหารนั้นให้มีข้อกำหนดและมาตรฐานบริการขนส่งผู้โดยสารรวมทั้งความปลอดภัย สะดวกและประหยัด

2) ความหมายของการควบคุมขนส่งผู้โดยสารในลักษณะการพัฒนา เพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ โดยมีการอบรมผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารในการปรับปรุงการบริหารงานให้ลดค่าใช้จ่ายและเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต

3) ความหมายของการควบคุมขนส่งผู้โดยสารในลักษณะการคุ้มครอง เมื่อรัฐบาลได้มอบสัมปทานให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารไปแล้ว ก็จะต้องคุ้มครองไม่ให้ผู้อื่นเข้าไปประกอบการแข่งขัน ถ้าผู้ใดฝ่าฝืนจะมีโทษตามกฎหมาย

เมื่อได้ทราบถึงความหมายของการควบคุมการขนส่งผู้โดยสารแล้ว ก็มาศึกษาถึงเหตุผลที่รัฐบาลเข้าไปควบคุมการขนส่งผู้โดยสาร วัตถุประสงค์ในการควบคุมการขนส่งผู้โดยสาร และหลักเกณฑ์ในการควบคุมการขนส่งผู้โดยสาร เราจะกล่าวแต่ละเรื่องดังต่อไปนี้ คือ

9.3.1 เหตุผลในการควบคุมการขนส่งผู้โดยสาร ในการควบคุมการขนส่งผู้โดยสารของรัฐบาลนั้นมีเหตุผลในการควบคุมอยู่ 4 ประการ คือ

1) เพื่อให้มีการบริการขนส่งผู้โดยสารเพียงพอกับความต้องการของผู้ใช้บริการ กล่าวคือรัฐบาลจะเข้าไปควบคุมให้มีบริการขนส่งผู้โดยสารไม่มากเกินไปหรือน้อยเกินไป ถ้ามีบริการขนส่งผู้โดยสารมากเกินไป ก็จะเกิดการตัดราคากัน อันจะเป็นผลเสียต่อเศรษฐกิจ แต่ถ้ามีบริการขนส่งผู้โดยสารน้อยเกินไป ก็จะสร้างความเดือดร้อนแก่ผู้ใช้บริการ

2) เพื่อให้การบริการขนส่งผู้โดยสารสม่ำเสมอ กล่าวคือรัฐบาลจะเข้าไปควบคุมให้มีบริการขนส่งผู้โดยสารเป็นไปอย่างสม่ำเสมอและแน่นอน โดยไม่ทำให้ผู้ใช้บริการเดือดร้อน อีกทั้งทำให้ผู้ใช้บริการสามารถวางแผนการเดินทางได้อย่างถูกต้อง

3) เพื่อให้มีอุปกรณ์การขนส่งที่เหมาะสมใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร กล่าวคือรัฐบาลจะเข้าไปควบคุมให้มีอุปกรณ์การขนส่งที่ได้มาตรฐานในการบริการขนส่งผู้โดยสาร อันจะทำให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกสบายและปลอดภัย

4) เพื่อให้มีอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม กล่าวคือรัฐบาลจะเข้าไปควบคุมให้มีค่าโดยสารที่เป็นธรรมแก่ทุกฝ่าย ทั้งฝ่ายผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ โดยฝ่ายผู้ให้บริการสามารถดำเนินงานอยู่ได้ และฝ่ายผู้ใช้บริการก็ไม่ต้องจ่ายแพงจนเกินไป

9.3.2 วัตถุประสงค์ในการควบคุมการขนส่งผู้โดยสาร เมื่อรัฐบาลมีเหตุผลในการควบคุมการขนส่งผู้โดยสารดังที่กล่าวมาแล้ว ก็ต้องกำหนดวัตถุประสงค์ในการควบคุมเพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาประเทศ การกำหนดวัตถุประสงค์ในการควบคุมการขนส่งผู้โดยสารของรัฐบาลที่สำคัญมี 5 ประการคือ

1) เพื่อเกิดการประหยัดจากขนาด (Economies of Scale) กล่าวคือ การควบคุมการขนส่งผู้โดยสารนั้นรัฐบาลมีวัตถุประสงค์ที่จะให้ผู้ประกอบการกิจการขนส่งผู้โดยสารลดต้นทุนต่อหน่วยจากการประหยัดจากขนาด เพื่อจะได้กำหนดค่าโดยสารต่ำอันจะทำให้ผู้ใช้บริการไม่เดือดร้อน

2) เพื่อสร้างความมั่นคงในการลงทุน (Investment) กล่าวคือ การประกอบกิจการขนส่งผู้โดยสารจะต้องลงทุนสูง รัฐจึงต้องเข้าไปควบคุมเพื่อวัตถุประสงค์ในการสร้างความเชื่อมั่นทางธุรกิจให้แก่ผู้ประกอบการกิจการขนส่งผู้โดยสาร โดยการคุ้มครองให้เขาสามารถดำเนินการได้ตลอดไป

3) เพื่อขจัดปัญหาที่นั่งเหลือ (Unused Capacity) กล่าวคือ อุปสงค์ของการขนส่งผู้โดยสารมักขึ้นลงตามฤดูกาล ในบางช่วงมีผู้ใช้บริการมากจนไม่สามารถสนองการบริการได้ แต่ในบางช่วงมีผู้โดยสารน้อย ก็จะทำให้เกิดที่นั่งเหลือ เป็นการสูญเสียรายได้ รัฐบาลจึงต้องเข้าไปควบคุมเพื่อวัตถุประสงค์ไม่ให้เกิดการบริการมากเกินไป จนทำให้เกิดปัญหาที่นั่งเหลือ

4) เพื่อจัดขนาดของการดำเนินงาน (The Limit to Size) กล่าวคือ การประหยัดจากขนาดจะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อการขนส่งผู้โดยสารมีขนาดที่เหมาะสมกับการดำเนินงาน ถ้าหากกิจการมีขนาดเล็กเกินไป ต้นทุนการผลิตบริการต่อหน่วยจะสูง แต่ถ้ากิจการมีขนาดใหญ่เกินไป คุณภาพปริมาณก็จะต่ำ อีกทั้งควบคุมไม่ทั่วถึง เกิดการรั่วไหล ทำให้ต้นทุนการผลิตต่อหน่วยสูงขึ้นเช่นกัน รัฐบาลจึงต้องเข้าไปควบคุมเพื่อวัตถุประสงค์ให้กิจการขนส่งผู้โดยสารมีขนาดที่เหมาะสมในการดำเนินงาน

5) เพื่อเลือกผู้ประกอบการที่ชำนาญ (Technical Limitation) กล่าวคือ ประสิทธิภาพของบริการขนส่งผู้โดยสารขึ้นอยู่กับความสามารถของผู้บริหารกิจการขนส่งผู้โดยสาร ถ้ากิจการขนส่งผู้โดยสารใดมีผู้บริหารที่ชำนาญงาน ก็สามารถสร้างความเจริญก้าวหน้าและมีประสิทธิภาพ อันจะเป็นประโยชน์ต่อประเทศชาติด้วย รัฐบาลจึงต้องเข้าไปควบคุมเพื่อวัตถุประสงค์ให้ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารคัดเลือกบุคคลที่มีความสามารถและมีความชำนาญมาบริหารงาน

9.3.3 หลักเกณฑ์ในการควบคุมการขนส่งผู้โดยสาร เมื่อรัฐบาลมีวัตถุประสงค์ในการควบคุมแล้วก็ต้องวางหลักเกณฑ์ในการควบคุมเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ ซึ่งมีหลักเกณฑ์ในการควบคุมการขนส่งผู้โดยสารอยู่ 2 หลักเกณฑ์ใหญ่ๆ คือ หลักเกณฑ์การควบคุมด้านเศรษฐกิจ และหลักเกณฑ์การควบคุมด้านความปลอดภัย

1) หลักเกณฑ์การควบคุมการขนส่งผู้โดยสารด้านเศรษฐกิจ เป็นหลักเกณฑ์การควบคุมกลไกทางอุปสงค์และอุปทานของการขนส่งผู้โดยสารให้เกิดผลดีต่อเศรษฐกิจที่สำคัญ ได้แก่

- การป้องกันการแข่งขันเกินความจำเป็น รัฐบาลจะต้องกำหนดหลักเกณฑ์ในการควบคุมไม่ให้มีการแข่งขันมากเกินไป จะทำให้ผู้ประกอบการตัดราคากัน อันจะเป็นผลเสียต่อเศรษฐกิจ โดยกำหนดให้มีจำนวนผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารเหมาะสมกับสภาพทางเศรษฐกิจ

- ความเป็นระเบียบเรียบร้อยในการดำเนินงาน รัฐบาลจะต้องกำหนดหลักเกณฑ์ให้ผู้ประกอบการดำเนินงานตามหลักเกณฑ์ด้วยความเป็นระเบียบเรียบร้อย
- ความเชื่อถือในการให้บริการ รัฐบาลจะต้องกำหนดหลักเกณฑ์ให้ผู้ประกอบการมีบริการขนส่งผู้โดยสารอย่างสม่ำเสมอ โดยมีการจัดตารางบริการขนส่งผู้โดยสารที่เหมาะสมและดำเนินงานตามตาราง อันเป็นการสร้างความเชื่อถือให้กับผู้ใช้บริการ
- การกำหนดอัตราค่าโดยสารอย่างสมเหตุสมผล รัฐบาลจะต้องกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอัตราค่าโดยสารของการขนส่งผู้โดยสารแต่ละประเภทอย่างสมเหตุสมผล ไม่ให้ผู้โดยสารต้องเดือดร้อน อันเนื่องจากอัตราค่าโดยสารแพงเกินไป ในขณะที่เดียวกันอัตราค่าโดยสารต้องไม่ต่ำเกินไปจนผู้ประกอบการขาดทุน ไม่สามารถเลี้ยงตัวเองให้อยู่รอดได้
- ความมั่นคงทางการเงิน รัฐบาลจะต้องกำหนดหลักเกณฑ์ให้ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารจดทะเบียนในรูปบริษัท อันจะสร้างความเชื่อถือและความมั่นคงทางการเงินในการดำเนินงาน
- การป้องกันการเลือกปฏิบัติ รัฐบาลจะต้องกำหนดหลักเกณฑ์ในการควบคุมไม่ให้ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารทำการเลือกปฏิบัติ อันจะทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมในการให้บริการ
- การประสานงานระหว่างผู้โดยสารประเภทต่างๆ รัฐบาลจะต้องกำหนดหลักเกณฑ์ให้การขนส่งผู้โดยสารประเภทต่างๆ เกิดการประสานงานกันขึ้น ก่อให้เกิดการใช้ทรัพยากรของชาติอย่างมีประสิทธิภาพ อันเป็นการลดต้นทุนในการบริการขนส่งผู้โดยสารและเป็นการจัดระบบการขนส่งผู้โดยสารของชาติให้เหมาะสม

2) หลักเกณฑ์การควบคุมการขนส่งผู้โดยสารด้านความปลอดภัย เป็นหลักเกณฑ์การควบคุมที่คำนึงถึงความปลอดภัยเป็นใหญ่ ให้ผู้โดยสารเกิดความมั่นใจในการใช้บริการ ซึ่งต้องควบคุมผู้เกี่ยวข้อง 3 ฝ่าย ได้แก่

- ฝ่ายผู้ประกอบการ รัฐบาลจะต้องกำหนดหลักเกณฑ์ให้ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารได้รับอนุญาตอย่างถูกต้องก่อนดำเนินการ โดยพิจารณาถึงความมั่นใจของผู้ประกอบการที่จะดำเนินการขนส่งผู้โดยสารในระดับความปลอดภัยไม่ต่ำกว่ามาตรฐานขั้นต่ำที่กำหนดไว้
- ฝ่ายผู้ผลิตอุปกรณ์การขนส่ง รัฐบาลจะต้องกำหนดหลักเกณฑ์ให้ผู้ผลิตอุปกรณ์การขนส่งทุกประเภทผลิตรถยนต์พาหนะขนส่งที่มีความปลอดภัยสูง โดยให้ผู้ประกอบการก่อนนำอุปกรณ์การขนส่งไปให้บริการจะต้องจดทะเบียนและผ่านการตรวจสอบสภาพตามระบบที่กำหนดไว้
- ฝ่ายผู้ประจำหน้าที่อุปกรณ์การขนส่ง รัฐบาลจะต้องกำหนดหลักเกณฑ์ให้ผู้ประจำหน้าที่อุปกรณ์การขนส่งที่เกี่ยวกับความปลอดภัยในการให้บริการ จะต้องได้รับอนุญาต

ก่อนปฏิบัติหน้าที่ โดยให้ผู้ประจำหน้าที่อุปกรณ์การขนส่งผ่านการทดสอบตามมาตรฐานที่กำหนดไว้

9.3.4 วิธีการควบคุมการขนส่งผู้โดยสาร เมื่อรัฐบาลได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการควบคุมการขนส่งผู้โดยสารเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ ก็จะต้องมีวิธีการควบคุมการขนส่งผู้โดยสารเพื่อให้เกิดผลดีต่อเศรษฐกิจ วิธีการควบคุมการขนส่งผู้โดยสารของรัฐบาลมีหลายวิธีด้วยกัน แต่วิธีที่ใช้กันมาก ได้แก่

วิธีที่ 1 การเข้าประกอบกิจการขนส่งผู้โดยสารเอง เป็นวิธีการควบคุมการขนส่งผู้โดยสารให้มีบริการดีและเพียงพอโดยรัฐบาลเข้าดำเนินกิจการขนส่งผู้โดยสารเอง ซึ่งเป็นระบบที่ใช้กันอย่างกว้างขวางในประเทศไทย กิจการขนส่งผู้โดยสารเกือบทุกประเภทของไทยตกอยู่ภายใต้รัฐวิสาหกิจ เช่น การขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์ตกอยู่ภายใต้การดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ บริษัทขนส่ง จำกัด และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย การขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบินก็ตกอยู่ภายใต้การดำเนินงานของบริษัทการบินไทย จำกัด การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย และบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย ส่วนการขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟก็ตกอยู่ภายใต้การดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นต้น ยังคงเหลือแต่การขนส่งผู้โดยสารทางน้ำที่มีระบบเศรษฐกิจเสรีใช้อยู่อย่างเดียว

วิธีที่ 2 การจัดระเบียบการขนส่งผู้โดยสาร เป็นวิธีการควบคุมการขนส่งผู้โดยสารโดยรัฐยื่นมือเข้าวางระเบียบทั้งด้านเศรษฐกิจและความปลอดภัยให้ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารต้องปฏิบัติตาม การจัดระเบียบการขนส่งผู้โดยสารของรัฐบาลที่สำคัญ ได้แก่

- 1) การจัดระเบียบส่งเสริมการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ
- 2) การจัดระเบียบส่งเสริมให้เอกชนลงทุนในธุรกิจขนส่งผู้โดยสารประเภทต่าง ๆ
- 3) การจัดระเบียบป้องกันการแข่งขันในธุรกิจการขนส่งผู้โดยสารมากเกินไป

เพื่อคุ้มครองผู้ประกอบการ

4) การจัดระเบียบในการกำหนดเงื่อนไขใบอนุญาต เช่น เส้นทาง ตารางการบริการ ประเภทผู้โดยสาร การหยุดยานพาหนะระหว่างทาง และมาตรฐานบริการ เป็นต้น

5) การจัดระเบียบในการกำหนดเงื่อนไขใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่อุปกรณ์ขนส่ง เช่นผู้ขับขี่ยานพาหนะ ผู้ควบคุมการจราจรทางอากาศ เป็นต้น

- 6) การจัดระเบียบในการกำหนดวิธีการบัญชี สถิติ และการรายงาน

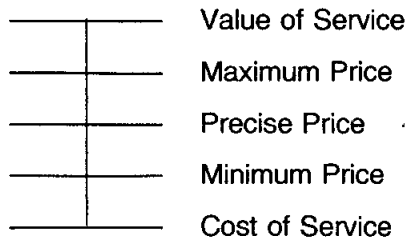
วิธีที่ 3 การกำหนดอัตราค่าโดยสาร เป็นวิธีการควบคุมการขนส่งผู้โดยสารโดยรัฐบาลเข้าไปกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมในแต่ละเส้นทาง เพื่อความยุติธรรมระหว่างผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารและผู้ใช้บริการ กล่าวคืออัตราค่าโดยสารที่รัฐบาลเข้าไปกำหนดนี้จะไม่ทำให้ผู้ใช้บริการต้องเดือดร้อน และในขณะเดียวกันก็ต้องให้ผู้ประกอบการมีรายได้เพียงพอในการดำเนินงานต่อไปด้วย ในการกำหนดอัตราค่าโดยสารของรัฐบาลมี 3 แบบ คือ

1) การกำหนดอัตราค่าโดยสารแบบขั้นต่ำสุด (Minimum Fare) เป็นการกำหนดอัตราค่าโดยสารต่ำสุดที่รัฐบาลกำหนดไว้ โดยห้ามผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารเรียกเก็บค่าโดยสารต่ำกว่าอัตราที่รัฐบาลกำหนดนี้ แต่สามารถที่จะเรียกเก็บค่าโดยสารที่สูงกว่ากำหนดนี้ได้ หากผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารเรียกเก็บค่าโดยสารต่ำกว่าที่กำหนดนี้ จะมีความผิดตามกฎหมาย เช่น รัฐบาลกำหนดอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำสุดจากเมือง ก. ไปเมือง ข. คนละ 50 บาท ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารจะเรียกเก็บค่าโดยสารที่ใช้บริการจากเมือง ก. ไปเมือง ข. ต่ำกว่า 50 บาทไม่ได้ แต่จะเรียกเก็บสูงกว่า 50 บาทได้ เป็นต้น การกำหนดอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำสุดนี้จะใช้ในกรณีที่มีการแข่งขันสูงมาก เพื่อป้องกันมิให้ผู้ประกอบการขนส่งต่างๆ ลดราคาแข่งขันกันในลักษณะตัดคอกัน (Cut-Throat Competition) อันจะเป็นผลเสียต่อเศรษฐกิจโดยรวม

2) การกำหนดอัตราค่าโดยสารแบบขั้นสูงสุด (Maximum Fare) เป็นการกำหนดอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่รัฐบาลกำหนดไว้ โดยห้ามผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารเรียกเก็บค่าโดยสารสูงกว่าอัตราที่รัฐบาลกำหนดนี้ แต่สามารถเรียกเก็บค่าโดยสารที่ต่ำกว่ากำหนดนี้ได้ หากผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารเรียกเก็บค่าโดยสารสูงกว่าที่กำหนดนี้ จะมีความผิดตามกฎหมาย เช่น รัฐบาลกำหนดอัตราค่าโดยสารสูงสุดจากเมือง ก. ไปเมือง ข. คนละ 50 บาท ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารจะเรียกเก็บค่าโดยสารที่ใช้บริการจากเมือง ก. ไปเมือง ข. เกินกว่า 50 บาทไม่ได้ แต่จะเรียกเก็บต่ำกว่า 50 บาทได้ เป็นต้น การกำหนดอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุดนี้จะใช้ในกรณีที่มีการผูกขาด เพื่อป้องกันมิให้ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารขูดรีดผู้ใช้บริการจนเกิดความเดือดร้อน

3) การกำหนดอัตราค่าโดยสารแบบตายตัว (Precise Fare) เป็นการกำหนดอัตราค่าโดยสารตายตัวที่รัฐบาลกำหนดไว้ โดยห้ามผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารเรียกเก็บค่าโดยสารสูงกว่าหรือต่ำกว่าอัตราที่รัฐบาลกำหนดนี้ หากผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารเรียกเก็บค่าโดยสารสูงกว่าหรือต่ำกว่าที่กำหนดนี้ จะมีความผิดตามกฎหมาย เช่น รัฐบาลกำหนดอัตราค่าโดยสารแน่นอนจากเมือง ก. ไปเมือง ข. คนละ 50 บาท ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารจะเรียกเก็บค่าโดยสารที่ใช้บริการจากเมือง ก. ไปเมือง ข. คนละ 50 บาท จะเรียกเก็บค่าโดยสารสูงกว่าหรือต่ำกว่า 50 บาทไม่ได้ เป็นต้น

เพื่อให้เข้าใจการควบคุมอัตราค่าโดยสารทั้ง 3 แบบของรัฐบาลได้ชัดเจนยิ่งขึ้น ขอแสดงด้วยแผนภูมิที่ 9.1



แผนภูมิที่ 9.1 แสดงการควบคุมอัตราค่าโดยสารของรัฐบาล

จากแผนภูมิที่ 9.1 จะเห็นว่าถ้าหากไม่มีรัฐบาลเข้ามาควบคุมอัตราค่าโดยสารผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารจะพยายามกำหนดอัตราค่าโดยสารให้สูง ยิ่งสูงเท่าไรก็ยิ่งกำไรมากขึ้นเท่านั้น ในขณะที่ผู้ใช้บริการก็ต้องการให้อัตราค่าโดยสารต่ำ ยิ่งต่ำก็ยิ่งชอบ เพราะได้ใช้เงินให้เกิดประโยชน์มากขึ้น ก็จะเกิดการต่อรองระหว่างผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารกับผู้ใช้บริการ จนถึงอัตราค่าโดยสารหนึ่งที่ทั้งคู่พอใจ ซึ่งขึ้นอยู่กับอำนาจต่อรองของทั้งสองฝ่ายว่าฝ่ายไหนจะมีอำนาจต่อรองได้มากกว่า ถ้ามีการแข่งขันกันมากผู้ใช้บริการก็จะมีอำนาจต่อรองได้มากกว่า ก็จะให้อัตราค่าโดยสารมีแนวโน้มต่ำหรืออาจต่ำมากจนผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารขาดทุนอยู่ไม่ได้ แต่ถ้ามีการแข่งขันน้อยหรือผูกขาด ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารจะมีอำนาจต่อรองได้มากกว่า ก็จะให้อัตราค่าโดยสารมีแนวโน้มสูงหรืออาจสูงมากจนผู้ใช้บริการเดือดร้อน เมื่อมีรัฐบาลเข้าไปควบคุมอัตราค่าโดยสารจะทำให้อัตราค่าโดยสารอยู่ในอัตราที่เหมาะสม โดยกำหนดอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุด ขั้นต่ำสุดและอัตราตายตัวไว้ ซึ่งทั้งผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารและผู้ใช้บริการก็ต้องถืออัตราที่รัฐบาลกำหนดเป็นอัตราที่เหมาะสมสำหรับทั้งสองฝ่าย

9.4 หน่วยงานของรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสาร

เมื่อรัฐบาลได้กำหนดวิธีการควบคุมการขนส่งผู้โดยสารแล้ว ก็ต้องมีหน่วยงานของรัฐบาลคอยควบคุมรับผิดชอบให้การขนส่งผู้โดยสารเป็นไปตามวิธีการควบคุมที่กำหนดไว้ ซึ่งการขนส่งผู้โดยสารทุกประเภทของประเทศไทยอยู่ในความควบคุมและรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม ปัจจุบันกระทรวงคมนาคมประกอบด้วยส่วนราชการ 9 หน่วยงานและรัฐวิสาหกิจในสังกัดอีก 12 หน่วยงาน แต่ยังมีบางหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสารในประเทศไทย แต่อยู่ในความควบคุมและรับผิดชอบของกระทรวงมหาดไทย โดยมีส่วนราชการ 2 หน่วยงานคือ กองตำรวจจราจร และกองตำรวจทางหลวง นอกจากนี้ยังมีรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงมหาดไทยอีก 1 หน่วยงาน คือ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย เราจะกล่าวถึงส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสารในประเทศไทย แยกตามประเภทของการขนส่งผู้โดยสาร ดังต่อไปนี้ คือ

9.4.1 **หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์ในประเทศไทย**
การขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์เป็นที่นิยมกันมากเป็นอันดับหนึ่งของประเทศไทย เพราะเป็นการขนส่งผู้โดยสารที่อำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการมาก สามารถนำผู้โดยสารไปถึงที่หมายได้อย่างรวดเร็ว และใช้ได้ทุกฤดูกาล มีหน่วยงานที่รับผิดชอบการขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์ในประเทศไทยอยู่ 7 หน่วยงาน ดังต่อไปนี้ คือ

1) **กรมการขนส่งทางบก** เป็นส่วนราชการสังกัดกระทรวงคมนาคมจัดตั้งขึ้นโดยพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ 2) ซึ่งได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 80 ตอนที่ 114 ลงวันที่ 26 พฤศจิกายน พ.ศ. 2506 ให้แยกงานการขนส่งทางถนนจาก “กรมการขนส่ง” ในขณะนั้นมาจัดตั้งขึ้นเป็น “กรมการขนส่งทางบก” มีหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2533 ซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้

- การประกอบการขนส่งด้วยรถประจำทาง ไม่ประจำทาง ส่วนบุคคล การขนส่งด้วยรถขนาดเล็ก ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ
- การบริหารจัดการขนส่ง
- การดำเนินการจดทะเบียนและจัดเก็บภาษีรถ
- การออกใบอนุญาตและควบคุมผู้ประจำรถ
- การตรวจสภาพรถ
- การควบคุมการจัดตั้งและดำเนินการสถานีขนส่ง
- การควบคุมการจัดตั้งและดำเนินการสถานตรวจสภาพรถของเอกชน
- การจัดตั้งโรงเรียนการขนส่งและการรับรองโรงเรียนสอนขับรถของเอกชน
- การตรวจการและจับกุมปราบปรามผู้ฝ่าฝืน

เพื่อให้การดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบกสามารถบรรลุเป้าหมายตามหน้าที่ ในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดให้มีคณะกรรมการพิเศษขึ้น 3 คณะรับผิดชอบในการกำหนดนโยบาย การอนุมัติปฏิบัติการ และการตรวจสอบข้อเท็จจริง พร้อมทั้งจัดทำข้อเสนอแนะปัญหาการขนส่งทางบกซึ่งได้แก่ คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง และคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด

2) **กรมทางหลวง** เป็นส่วนราชการสังกัดกระทรวงคมนาคม จัดตั้งขึ้นโดยประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 295 (ว่าด้วยกฎหมายเกี่ยวกับทางหลวง) ซึ่งได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาฉบับพิเศษ เล่ม 89 ตอนที่ 184 ลงวันที่ 1 ธันวาคม พ.ศ. 2515 มีหน้าที่และรับผิดชอบเกี่ยวกับงานสำรวจออกแบบงานก่อสร้าง ขยายบูรณะและบำรุงรักษาทางหลวงทั่วราชอาณาจักร

เพื่อเชื่อมต่อจุดสำคัญทางเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และการทหาร โดยคำนึงถึงผลตอบแทนทางเศรษฐกิจที่คุ้มค้ำกับความปลอดภัยของชาติตามมาตรฐานที่เหมาะสมกับปริมาณการจราจรของแต่ละท้องถิ่นในทุกภาคทั่วประเทศ ตลอดจนอำนวยความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทางหลวง พร้อมทั้งควบคุมการใช้ทางหลวงให้เป็นไปโดยถูกต้องตามกฎหมาย ได้แบ่งประเภทของทางหลวงในประเทศไทยออกเป็น 7 ประเภท คือ

- ทางหลวงพิเศษ คือ ทางหลวงที่ได้ออกแบบเพื่อให้การจราจรผ่านได้รวดเร็วเป็นพิเศษ ซึ่งรัฐมนตรีได้ประกาศกำหนดเป็นทางหลวงพิเศษ โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา และกรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา โดยรัฐมนตรีเป็นผู้อนุมัติทางหลวงประเภทนี้และให้ลงทะเบียนไว้ ณ กรมทางหลวง

- ทางหลวงแผ่นดิน คือ ทางหลวงที่มีความสำคัญทางด้านเศรษฐกิจ การปกครองและการป้องกันประเทศ เป็นทางหลวงที่ติดต่อภูมิภาคที่สำคัญทั่วประเทศ กรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะ และบำรุงรักษา โดยรัฐมนตรีเป็นผู้อนุมัติทางหลวงประเภทนี้และให้ลงทะเบียนไว้ ณ กรมทางหลวง

- ทางหลวงจังหวัด คือ ทางหลวงที่เชื่อมระหว่างจังหวัด อำเภอหรือเชื่อมสถานที่สำคัญของจังหวัดนั้น หรืออำเภอกับอำเภอ กรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา และให้ลงทะเบียนไว้ ณ กรมทางหลวง

- ทางหลวงสัมปทาน คือ ทางหลวงที่รัฐบาลได้ให้สัมปทานแก่เอกชนให้สร้างขึ้นเพื่อการคมนาคมหรือการอุตสาหกรรม ตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ได้สัมปทานและได้ลงทะเบียนไว้ ณ กรมทางหลวง

- ทางหลวงชนบท คือ ทางหลวงนอกเขตเทศบาลและสุขาภิบาลที่องค์การบริหารส่วนจังหวัดและส่วนราชการต่างๆ เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา และให้ลงทะเบียนเป็นทางหลวงชนบทไว้ ณ ศาลากลางจังหวัด โดยได้รับความยินยอมจากอธิบดีกรมโยธาธิการ

- ทางหลวงเทศบาล คือ ทางหลวงในเขตเทศบาลที่เทศบาลเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะ และบำรุงรักษา โดยผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นผู้อนุมัติทางหลวงประเภทนี้และให้ลงทะเบียนไว้ ณ สำนักงานเทศบาล

- ทางหลวงสุขาภิบาล คือ ทางหลวงในเขตสุขาภิบาลที่สุขาภิบาลเป็นผู้ดำเนินงานก่อสร้าง ขยาย บูรณะ และบำรุงรักษา โดยอธิบดีกรมโยธาธิการเป็นผู้อนุมัติทางหลวงประเภทนี้และให้ลงทะเบียนไว้ ณ สำนักงานสุขาภิบาล

กรมทางหลวงรับผิดชอบทางหลวง 4 ประเภทแรกเท่านั้น คือ ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงจังหวัด และทางหลวงสัมปทาน ส่วนทางหลวงที่อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วย

ราชการอื่น คือ ทางหลวงชนบทอยู่ในความรับผิดชอบของกรมโยธาธิการ กรมการปกครอง สำนักงานเร่งรัดพัฒนาชนบท กรป.กลาง กรมชลประทาน และหน่วยงานอื่นๆ สำหรับทางหลวงเทศบาลอยู่ในความรับผิดชอบของเทศบาลต่างๆ ส่วนทางหลวงสุขาภิบาลอยู่ในความรับผิดชอบของสุขาภิบาลต่างๆ ซึ่งกรมทางหลวงมีนโยบายที่สำคัญ คือ การพัฒนาทางหลวงในความรับผิดชอบทุกสายทั่วประเทศให้ดีที่สุดเท่าที่เงินงบประมาณจะอำนวยให้ การพัฒนาทางหลวงเป็นปัจจัยสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาประเทศเพราะการมีทางหลวงที่ได้มาตรฐานทำให้การคมนาคมสะดวกสามารถเดินทางติดต่อกันทั่วประเทศอย่างรวดเร็ว ประหยัดและปลอดภัย นำความเจริญสู่ท้องถิ่นกระจายความเจริญแผ่ไปอย่างทั่วถึง นอกจากนั้นยังช่วยลดต้นทุนการผลิต ขยายตลาดให้เกษตรกรที่จะนำผลผลิตออกสู่ตลาดได้สะดวก รวดเร็ว อีกทั้งขยายตลาดแรงงาน เพิ่มแรงงาน เพิ่มการมีงานทำ อันเป็นผลให้ประชาชนมีรายได้เพิ่มขึ้น มีความเป็นอยู่ดีขึ้นก่อให้เกิดผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศ

3) **องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)** เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม จัดตั้งขึ้นตามพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พุทธศักราช 2519 ดำเนินกิจการเดินรถยนต์โดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ และจังหวัดใกล้เคียง โดยรับช่วงการปฏิบัติงานในด้านการบริการเดินรถโดยสารประจำทางจากบริษัทมหานคร ขนส่ง จำกัด ซึ่งรวมกิจการเดินรถโดยสารประจำทางจากบริษัทเอกชน 24 บริษัท มาเป็นองค์การรัฐวิสาหกิจ เพื่อสนองนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการให้มีหน่วยงานของรัฐเพียงหน่วยงานเดียวเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการเดินรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ ทั้งนี้ก่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในการจัดเส้นทางเดินรถที่สลับซับซ้อนจนให้เป็นเส้นทางที่อำนวยความสะดวกคล่องกับความต้องการของประชาชนในด้านสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย ตลอดจนจนสามารถใช้บริการรถโดยสารได้ในราคาถูก เพราะองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นหน่วยงานของรัฐประเภทกิจการสาธารณูปโภคที่มีบทบาทอย่างใกล้ชิดกับประชาชนที่ใช้บริการรถเมล์ โดยมีได้มุ่งหวังเอากำไรจากประชาชนผู้ใช้บริการ

ภารกิจสำคัญขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ก็คือ จัดหารถมาวิ่งบริการประชาชนในเขตกรุงเทพฯ และจังหวัดใกล้เคียง ซึ่งมีประมาณ 10 ล้านคนให้ทั่วถึงและเพียงพอ เพียบพร้อมด้วยมารยาทอันสุภาพของพนักงานที่ใช้บริการ อีกทั้งพยายามหารายได้ให้เพียงพอกับรายจ่ายที่เพิ่มขึ้นอยู่เรื่อยๆ โดยได้จัดหารถมาวิ่งเพิ่มเติม ซ่อมแซมรถเก่าให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ต่อไป ปรับปรุงระบบงานและเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานเพื่อให้ผู้ใช้บริการได้รับบริการที่ดีและค่าโดยสารที่ถูก

4) **บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)** เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2473 ในระยะนั้นมีชื่อว่า บริษัทเดินอากาศ จำกัด มีวัตถุประสงค์ในการประกอบการขนส่งทั้งราชอาณาจักรทั้งทางบกและทางอากาศ ต่อมาได้เปลี่ยนชื่อมาเป็นบริษัท ขนส่ง จำกัด เมื่อปี พ.ศ. 2490 มีหน้าที่ประกอบการขนส่งรถยนต์โดยสารประจำทาง โดยได้รับอนุญาต

ให้เป็นผู้ประกอบการในเส้นทางกรุงเทพฯ - ชานเมือง และเส้นทางต่างๆ ในส่วนภูมิภาคทั่วพระราชอาณาจักรตามนโยบายของรัฐบาล ซึ่งกระทรวงคมนาคมเป็นผู้มอบหมายให้เป็นแกนกลางในการแก้ไขปัญหาการถยนต์โดยสารผิดกฎหมายที่ออกวิ่งรับส่งผู้โดยสารกระจัดกระจาย ไม่มีกำหนดเวลาเดินรถและอัตราค่าโดยสารที่แน่นอน สร้างความเข้าใจผิดให้แก่ประชาชน อีกทั้งไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย จึงให้บริษัทขนส่ง จำกัด เป็นผู้รวบรวมรถยนต์โดยสารที่ผิดกฎหมายดังกล่าวให้อยู่ในความควบคุมของทางราชการที่มีการกำหนดเวลาการเดินรถและอัตราค่าโดยสารที่แน่นอน เพื่อสนองความต้องการของผู้ใช้บริการทั้งในด้านความสะดวกสบาย ความปลอดภัย และความประหยัด ฉะนั้นจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์ จึงสั่งให้มีการจัดระบบการขนส่งด้วยรถยนต์โดยสารประจำทางขึ้นใหม่ในปี พ.ศ. 2501 โดยใช้อำนาจเด็ดขาดสั่งบริษัทขนส่ง จำกัด รวบรวมรถประจำทางทั้งหมดทุกภาคให้เข้ามารวมกันโดยให้บริษัทขนส่ง จำกัด เป็นแกนกลาง ซึ่งสามารถรวบรวมรถทั้งหมดมาได้ แล้วแบ่งออกเป็น 4 ภาค คือ ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้สร้างสถานีขึ้นที่ตลาดหมอนซิดเป็นสถานีควบคุมรถทางภาคเหนือและตะวันออกเฉียงเหนือ ส่วนภาคใต้ได้สร้างสถานีขึ้นที่สามแยกไฟฉายเป็นสถานีควบคุมการเดินรถภาคใต้ และภาคตะวันออกได้สร้างสถานีขึ้นในที่เอกมัยเป็นสถานีควบคุมการเดินรถทางภาคตะวันออก บริษัทขนส่ง จำกัด โดยได้พยายามปรับปรุงแก้ไขการบริหารงาน การเดินรถและสถานีขนส่งให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นตลอดเวลา เพื่อให้กิจการขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์ระหว่างจังหวัดอำนวยความสะดวกประชาชนในการเดินทางติดต่อทั่วกันทั้งประเทศอย่างสะดวกและต่อประเทศชาติในการพัฒนาต่าง ๆ

5) *การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)* เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงมหาดไทยจัดตั้งขึ้นตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 290 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ. 2515 โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะดำเนินการก่อสร้างหรือจัดให้มีทางพิเศษ บำรุงรักษาทางพิเศษ จัดดำเนินการหรือควบคุมธุรกิจเกี่ยวกับระบบการขนส่งมวลชน ตลอดจนดำเนินงานต่างๆ ที่เกี่ยวกับทางพิเศษเพื่ออำนวยความสะดวกและความรวดเร็วในการจราจรและขนส่งเป็นพิเศษ ช่วยขจัดปัญหาและอุปสรรคในส่วนที่เกี่ยวกับเส้นทางคมนาคม โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรุงเทพมหานครได้เจริญเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว จึงเกิดปัญหาการจราจรแออัดหรือติดขัดขึ้น ทำให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจมาก จึงจำเป็นต้องมีทางด่วนมาช่วยปรับระบบถนนให้ดีขึ้น ซึ่งระบบทางด่วนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเป็นระบบถนนที่จัดสร้างให้ทางวิ่งเฉพาะมีการควบคุมการเข้าหรือออก คือให้รถเข้าออกได้เฉพาะจุดที่สำคัญเท่านั้น และบริเวณที่ติดกับถนนเดิมก็จะให้เป็นทางแยกต่างระดับ ดังนั้นจึงเป็นถนนชนิดที่รถยนต์นั่ง รถยนต์โดยสาร และรถยนต์บรรทุก สามารถวิ่งไปสู่จุดหมายปลายทางได้ด้วยความรวดเร็วและปลอดภัย นอกจากนั้นกรุงเทพฯ มีประชากรเพิ่มขึ้นมากทุกปี ในปัจจุบันมีประมาณ 10 ล้านคน ประมาณร้อยละ 80 ของประชากรไม่มีรถยนต์ส่วนตัวใช้ จึงควรมีระบบขนส่งมวลชนมาใช้ในการขนส่งผู้โดยสาร โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย กำลังศึกษาที่จะ

นำระบบรถไฟฟ้ามวลชนมาใช้ อันเป็นระบบขนส่งมวลชนระบบหนึ่ง ที่กำหนดทางวิ่งไว้โดยเฉพาะ ไม่มีปะปนกับทางวิ่งของยานอื่น ทางวิ่งดังกล่าวอยู่เหนือพื้นพื้นดินหรือระดับพื้นดินหรือใต้พื้นดิน ตามปกติแล้วในต่างประเทศจะสร้างระบบรถไฟฟ้ามวลชนไว้ใต้ดิน ที่เรียกกันว่ารถไฟใต้ดิน สำหรับประเทศไทยจะเป็นรถไฟลอยฟ้า คือสร้างรางยกขึ้นเหนือพื้นดิน เนื่องจากค่าใช้จ่ายถูกกว่า วัตถุประสงค์ของการมีรถไฟฟ้ามวลชนก็เพื่อขนถ่ายระบายคน อำนวยประโยชน์ให้แก่ ประชาชนจำนวนมากที่ไม่มีรถส่วนตัวใช้ หรือผู้ที่มีรถส่วนตัวแต่ไม่ประสงค์จะใช้ ซึ่งจะช่วยในการ แก้ไขปัญหาจราจรอย่างได้ผล เนื่องจากระบบรถเมลิโดยสารประจำทางไม่สามารถรับภาระที่มี ประชากรใช้บริการมากเกินไป

6) **กองตำรวจจราจร** เป็นกองหนึ่งของกรมตำรวจสังกัดกระทรวงมหาดไทย มีหน้าที่อำนวยความสะดวกและรักษาความปลอดภัยในด้านการจราจรในพื้นที่กรุงเทพฯ และ เทศบาลเมืองต่างๆ จึงมีภารกิจที่สำคัญต่อไปนี้ คือ

- วางแผนแก้ไขระเบียบการจราจร
- ออกข้อบังคับ คำสั่ง ประกาศจราจร
- พิจารณาคำร้องเกี่ยวกับจราจร
- วางแผนการจราจรในงานพิธีและงานมหกรรม
- ซ่อม สร้าง ติดตั้ง และทาสีเครื่องหมายจราจร
- ตรวจสอบและจัดการจราจร ควบคุมเหตุฉุกเฉิน
- ซ่อม สร้าง ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร
- กวดขันปราบปรามผู้กระทำความผิดกฎจราจร
- สอบสวนอุบัติเหตุจราจร เพื่อหาสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ
- รวบรวมสถิติเกี่ยวกับจราจร เพื่อใช้ในการวางแผนด้านจราจร

กองตำรวจจราจรได้แบ่งส่วนราชการออกเป็น 2 กองกำกับการ คือ (1) กองกำกับการกลาง มีหน้าที่เกี่ยวกับการจัดการจราจร การวางแผนการจราจร การสอบสวนอุบัติเหตุ การอบรม การ รวบรวมสถิติ การควบคุมการจราจรบนถนนและทางด่วนพิเศษ (2) กองกำกับการช่าง มีหน้าที่ เกี่ยวกับการสร้าง ซ่อม ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร และตรวจพิสูจน์เครื่องยนต์

7) **กองตำรวจทางหลวง** เป็นกองหนึ่งของกรมตำรวจสังกัดกระทรวงมหาดไทย มีหน้าที่ควบคุมตรวจตรายานพาหนะที่วิ่งบนทางหลวง และการจราจรในทางหลวงนอกเขตเทศ บาลให้เป็นไปตามกฎหมายที่กำหนด เพื่อป้องกันอันตรายชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนบนทางหลวง ควบคุมรักษาทางหลวงมิให้เกิดความชำรุดเสียหาย ปราบปรามผู้กระทำความผิดอาญาในทางหลวง บริการประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไปที่ประสบอุปสรรคจากการเดินทางและควบคุมป้องกันสวัสดิ- ภาพอื่นๆ ของประชาชนในการเดินทาง

9.4.2 **หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟในประเทศไทย**
การขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟถือได้ว่าเป็นการบริการขนส่งผู้โดยสารหลักอย่างหนึ่งของประเทศไทย มีหน่วยงานที่รับผิดชอบการขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟอยู่ 2 หน่วยงานดังต่อไปนี้ คือ

1) **การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)** เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม โดยเป็นผู้ผูกขาดกิจการรถไฟแต่ผู้เดียวในประเทศไทย กิจการรถไฟเริ่มครั้งแรกในประเทศไทยเมื่อปี พ.ศ. 2433 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงพระกรุณาโปรดเกล้าให้ตั้งกรมรถไฟขึ้น สังกัดกระทรวงโยธาธิการ และเสด็จพระราชดำเนินมาประกอบพระราชพิธีกระทำพระฤกษ์ เริ่มก่อสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ถึงจังหวัดนครราชสีมา เป็นทางรถไฟหลวงสายแรกของไทย การก่อสร้างได้ดำเนินการมาถึง พ.ศ. 2439 จึงได้เริ่มเดินรถไฟเมื่อวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 ซึ่งถือว่าเป็นวันก่อตั้งของกรมรถไฟ จนกระทั่งถึงปี พ.ศ. 2494 รัฐบาลในสมัยจอมพล ป.พิบูลสงคราม เป็นนายกรัฐมนตรีได้ออกพระราชบัญญัติจัดตั้งองค์การรถไฟออสเตรียน เรียกว่า “การรถไฟแห่งประเทศไทย” โดยให้โอนกิจการของกรมรถไฟให้องค์การนี้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2494 เป็นต้นมา ปัจจุบันกิจการรถไฟได้เจริญก้าวหน้าขึ้นมาก มีโครงการก่อสร้างทางรถไฟอีกหลายสาย ทางด้านการบริการก็มีการจัดรถเพิ่มขึ้น จัดสร้างสถานีเพิ่ม ปรับปรุงความเร็วของรถเพิ่มขึ้น ทั้งนี้เพื่อให้สามารถบริการขนส่งผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้การรถไฟแห่งประเทศไทยยังมีบริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างไทย-มาเลเซียด้วย โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยและการรถไฟมาเลเซียได้ทำความตกลงที่จะลากขบวนรถโดยสารและสินค้าระหว่าง สถานีชายแดนเข้าสู่พื้นที่ของประเทศตน ด้วยถือหลักถ้อยที่ถ้อยอาศัยซึ่งกันและกัน

2) **กองตำรวจรถไฟ** เป็นกองหนึ่งของกรมตำรวจสังกัดกระทรวงมหาดไทย มีหน้าที่เกี่ยวกับการปราบปรามผู้กระทำความผิดกฎหมายทั่วไป ตรวจตราระงับเหตุร้ายและอำนวยความสะดวกปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้บริการขนส่งทางรถไฟทั่วไปในเขตและบนขบวนรถของการรถไฟแห่งประเทศไทยตามที่กฎหมายกำหนดไว้โดยแบ่งส่วนราชการออกเป็น 4 กองกำกับการ ดังต่อไปนี้ คือ

- กองกำกับการ 1 ตั้งอยู่ที่เชิงสะพานนพวงศ์ แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ มีหน้าที่รับผิดชอบในเส้นทางสายเหนือ สายสวรรคโลก สายอรุณประเทศ และสายสถานีแม่น้ำจากทางแยกสถานีบางซื่อถึงคอสะพานพระราม 6 ส่วนด้านทิศตะวันออก สายฉะเชิงเทรา-สัตหีบ

- กองกำกับการ 2 ตั้งอยู่ที่บริเวณสถานีรถไฟธนบุรี เขตบางกอกน้อย กรุงเทพฯ มีหน้าที่รับผิดชอบตลอดเส้นทางสายใต้ สายกาญจนบุรี สายสุพรรณบุรี และสายแม่กลอง

- กองกำกับการ 3 ตั้งอยู่ที่บริเวณนิคมมักกะสัน ถนนเพชรบุรี กรุงเทพฯ มีหน้าที่รับผิดชอบตลอดเส้นทางตะวันออกเฉียงเหนือ

- กองกำกับการ 4 ตั้งอยู่ที่บริเวณบ้านพักรถไฟ ก.ม. 11 ถนนวิภาวดีรังสิต

กรุงเทพฯ เป็นสถานอบรมพื้นที่ฟู้อาราชการตำรวจรถไฟ

9.4.3 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสารทางน้ำในประเทศไทย การขนส่งผู้โดยสารทางน้ำในปัจจุบันมีบทบาทลดลงมาก แต่มีความสำคัญในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ถึงกระนั้นการขนส่งผู้โดยสารก็ยังมีผู้ใช้บริการแม้จะมีไม่มากก็ตาม จึงต้องมีหน่วยงานที่รับผิดชอบการขนส่งผู้โดยสารทางน้ำในประเทศไทย ซึ่งมี 2 หน่วยงาน คือ

1) **กรมเจ้าท่า** เป็นส่วนราชการสังกัดกระทรวงคมนาคม มีอำนาจหน้าที่ในการควบคุมและบริหารงานเกี่ยวกับการขนส่งทางน้ำตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 และพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2497 รวมทั้งพระราชกฤษฎีกา กฎกระทรวงและกฎข้อบังคับต่างๆ ที่ออกตามความในพระราชบัญญัตินั้นๆ นอกจากนี้กรมเจ้าท่ายังมีหน้าที่ที่จะต้องรักษาการให้เป็นไปตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ หรือข้อตกลงขององค์การระหว่างประเทศ ที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีสมาชิก ซึ่งกรมเจ้าท่ามีหน้าที่ความรับผิดชอบที่สำคัญดังต่อไปนี้

- ควบคุมตรวจตราการเดินเรือและการลำเลียงขนส่งทางน้ำทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดโดยเคร่งครัด ตลอดจนควบคุมตรวจตราพิจารณาอนุญาตและให้คำแนะนำเกี่ยวกับการกระทำสิ่งล่วงล้ำน่านน้ำทุกประเภท เช่น ท่าเรือ อู่คานเรือ อาคารการกัเรือจม การตูดหรือชุดลอกสิ่งอับเฉาจากแม่น้ำลำคลอง การวางท่อและสายใต้น้ำ เป็นต้น เพื่อมิให้เป็นกีดขวางทางเดินเรือ ทั้งนี้ให้บังเกิดความปลอดภัยในการเดินเรือ และเป็นการรักษาแนวขอบฝั่งให้อยู่ในสภาพเรียบร้อยด้วย

- การดำเนินการขุดลอกร่องน้ำเพื่อพัฒนาปรับปรุงและบำรุงรักษาให้ใช้ในการขนส่งทางเรืออย่างสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย นอกจากนี้ยังทำการติดตั้งจัดวางกระโจมไฟ และทุ่นไฟ ตลอดจนเครื่องหมายบังคับร่องน้ำทางเดินเรืออีกด้วย เพื่อให้การเดินเรือสะดวก ปลอดภัยยิ่งขึ้น

- ทำการชี้แนวขอบฝั่งเพื่อแสดงกรรมสิทธิ์ที่ดินริมฝั่ง

- ทำการจดทะเบียนเรือและทำนิติกรรมเกี่ยวกับเรือ

- กำหนดหลักสูตรความรู้ของผู้ประจำเรือ พร้อมทั้งกำหนดมาตรฐานพื้นฐานความรู้ของผู้ที่จะสอบเพื่อรับประกาศนียบัตรฝ่ายเดินเรือและฝ่ายช่างกลของกรมเจ้าท่า

- ควบคุมและดำเนินการเกี่ยวกับการนำร่อง เพื่ออำนวยความสะดวก ปลอดภัยแก่เรือที่มีความยาวตลอดลำ 165 ฟุตขึ้นไปที่เข้า/ออกยังเขตท่าเรือกรุงเทพฯ โดยบังคับให้ใช้ผู้นำร่อง นอกจากนี้ยังมีหน้าที่ควบคุมการสื่อสารที่ใช้ในการเดินเรืออีกด้วย

2) **การทำเรือแห่งประเทศไทย** เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 โดยจัดดำเนินการและพัฒนา

กิจการท่าเรือให้ทันสมัยเหมาะสมกับสถานการณ์ เพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชนในการดำเนินธุรกิจอันเกี่ยวกับการท่าเรือให้ได้รับบริการที่สะดวกและปลอดภัย ซึ่งการท่าเรือแห่งประเทศไทยมีหน้าที่สำคัญดังต่อไปนี้ คือ

- ดำเนินการรับเรือและสินค้า ตลอดจนขนุดบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือ
- ควบคุมการขนถ่ายและบรรจุสินค้า
- ดำเนินการยกขนและเคลื่อนย้ายสินค้า
- เก็บรักษาสินค้า
- ส่งมอบสินค้าให้แก่เจ้าของสินค้า
- ติดต่อสัมพันธ์กับท่าเรือต่างประเทศและองค์การระหว่างประเทศเพื่อ

พัฒนากิจการท่าเรือ

ปัจจุบันสินค้าเข้าออกของประเทศไทยประมาณ 90% ทำการขนถ่ายโดยผ่านท่าเรือกรุงเทพฯ ซึ่งประกอบด้วยท่าเทียบเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ท่าเทียบเรือที่สำราญประดิษฐ์ หลักรุกเรือกลางหน้าท่าเทียบเรือของการท่าเรือ ท่าเทียบเรือของบริษัทไทยเดินเรือทะเล จำกัด และท่าเทียบเรือของเอกชน 2 ฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยาที่ผ่านกรุงเทพฯ อีกประมาณ 50 ท่า นอกจากนั้นยังมีโครงการสร้างหลักรุกเรือกลางน้ำอีกจำนวน 25 หลักรุกในแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณกิโลเมตรที่ 14 ตำบลบางหัวเสือ จังหวัดสมุทรปราการ สำหรับเรือสินค้าขนาดหนึ่งหมื่นตัน

9.4.4 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศในประเทศไทย
การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศของประเทศไทยมีหน่วยงานที่รับผิดชอบและปฏิบัติงาน ควบคุมดูแล จัดระเบียบบริการและอำนวยความสะดวกต่างๆ อยู่ 5 หน่วยงาน คือ

1) **กรมการบินพาณิชย์** เป็นส่วนราชการของกระทรวงคมนาคม มีหน้าที่รับผิดชอบด้านการบินพลเรือนของประเทศไทย โดยเป็นผู้ควบคุมกิจการการบินพลเรือนทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศให้เป็นไปตามกฎหมายความตกลงระหว่างประเทศและกฎหมายไทย ส่งเสริมและพัฒนาการขนส่งทางอากาศให้ก้าวหน้าไปอย่างมีประสิทธิภาพ ปลอดภัย สม่าเสมอ และถูกต้องตามหลักเศรษฐศาสตร์ ซึ่งกรมการบินพาณิชย์มีหน้าที่สำคัญดังต่อไปนี้ คือ

- ควบคุมการขนส่งทางอากาศทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ
- จัดบริการเครื่องอำนวยความสะดวกต่างๆ ได้แก่ การจัดตั้งสนามบินซึ่ง

ประกอบด้วยทางวิ่ง ทางขับ ลานจอด ตลอดจนอาคารที่พักผู้โดยสารขาเข้า ขาออก ผู้โดยสารผ่าน รวมทั้งอาคารที่พักสินค้าและพัสดุภัณฑ์ให้เพียงพอกับความต้องการของปริมาณการขนส่งทางอากาศภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งได้พัฒนาไปอย่างรวดเร็ว

- จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในด้านความปลอดภัยในการเดินอากาศ เช่น NDB, VOR และ Rader เป็นต้น

- จัดบริการด้านการสื่อสารและจราจรทางอากาศ ณ สนามบินต่างๆ ยกเว้น สนามบินดอนเมือง เชียงใหม่ หาดใหญ่และภูเก็ต ซึ่งอยู่ในความควบคุมของการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย
- ดำเนินการจดทะเบียนอากาศยานพลเรือน ออกใบสำคัญการเดินอากาศ และออกใบอนุญาตผู้ปฏิบัติหน้าที่ในการเดินอากาศ
- จัดหน่วยช่วยเหลืออากาศยานประสบอุบัติเหตุ และทำการสอบสวนเมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นในประเทศไทย
- ร่วมมือและประสานงานงานด้านการบินพลเรือนกับประเทศต่างๆ และองค์การระหว่างประเทศต่างๆ
- ดำเนินการจัดการศึกษาเกี่ยวกับการบินสาขาต่างๆ
- พิจารณาและวิเคราะห์การขออนุญาตประกอบกิจการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศของเอกชนในประเทศทั้งทำการรับขนแบบประจำและแบบไม่ประจำ พิจารณาวิเคราะห์การขออนุมัติปรับปรุงอัตราค่าโดยสารและค่าระวางของบริษัทการบินทุกบริษัทที่ดำเนินการเข้า/ออกจากประเทศไทย พิจารณาและวิเคราะห์คำขอเปิดทำการบินเข้ามายังประเทศไทยของสายการบินประเทศต่างๆ รวมทั้งวิเคราะห์ความตกลงร่วมมือทางพาณิชย์ระหว่างบริษัทการบินของไทยกับบริษัทการบินของต่างประเทศอีกด้วย

2) **กรมอุตุนิยมวิทยา** เป็นส่วนราชการสังกัดกระทรวงคมนาคม มีหน้าที่ให้บริการอุตุนิยมวิทยาการบิน โดยทำการตรวจและรายงานข่าวอากาศให้แก่เครื่องบินที่ขึ้นลง ณ ท่าอากาศยานต่างๆ ภายในประเทศ พยากรณ์อากาศตามเส้นทางบินและจัดทำเอกสารประกอบการบินให้แก่ เครื่องบินที่ออกจากท่าอากาศยาน และรวมทั้งการออกคำเตือนลักษณะอากาศที่จะเป็นอันตรายต่อการบิน ซึ่งกรมอุตุนิยมวิทยาได้พยายามปรับปรุงเครื่องอุตุนิยมวิทยาการบินและพัฒนาระบบบริการข้อมูล อุตุนิยมวิทยาการบิน เพื่อให้สามารถบริการด้านพยากรณ์อากาศสำหรับการบินอย่างมีประสิทธิภาพตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและองค์การอุตุนิยมวิทยาโลกด้วย

3) **การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย (ทอท.)** เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติจัดตั้งการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 ซึ่งกำหนดให้การทำอากาศยานแห่งประเทศไทยรับโอนกิจการสนามบินดอนเมืองของกองทัพอากาศ และบางส่วนที่เกี่ยวข้องกับสนามบินแห่งนี้จากกรมการบินพาณิชย์มาดำเนินการตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2522 ต่อมาการทำอากาศยานแห่งประเทศไทยได้รับโอนกิจการสนามบินเชียงใหม่ สนามบินหาดใหญ่ และสนามบินภูเก็ตจากกรมการบินพาณิชย์มาดำเนินการ ซึ่งตามพระราชบัญญัติการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 ได้ระบุวัตถุประสงค์ไว้ว่า เป็นการประกอบและส่งเสริม

กิจการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย รวมทั้งการดำเนินกิจการอื่นที่เกี่ยวกับหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการท่าอากาศยาน อันหมายถึงกิจการจัดตั้งสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวของอากาศยาน การจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ การให้บริการในลานจอดอากาศยาน การให้บริการช่างอากาศ และการให้บริการต่างๆ เกี่ยวกับอากาศยาน ผู้ประจำหน้าที่สินค้าพัสดุภัณฑ์ ผู้โดยสารและลูกจ้างของผู้ประกอบธุรกิจในการเดินอากาศ รวมตลอดถึงการให้บริการหรือสิ่งอำนวยความสะดวกอันเกี่ยวกับหรือต่อเนื่องกับกิจการดังกล่าวด้วย

นับแต่เริ่มกิจการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยเป็นต้นมา การกิจสำคัญประการหนึ่งได้แก่ การดำเนินงานตามโครงการพัฒนาท่าอากาศยานกรุงเทพฯ ทั้งนี้เพราะปรากฏว่าตัวอาคาร ตลอดจนเครื่องมือเครื่องใช้ รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ อยู่ในสภาพทรุดโทรม แต่ในขณะเดียวกันจำนวนผู้โดยสารและเครื่องบินกลับเพิ่มขึ้นตลอดเวลา การพัฒนาท่าอากาศยานกรุงเทพฯ นับเป็นการดำเนินงานตามนโยบายของรัฐบาลในการสนองความต้องการของการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพฯ ให้เพียงพอและปลอดภัยทั้งการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศภายในประเทศและระหว่างประเทศ ทั้งนี้เพื่อรักษาความเป็นศูนย์กลางของคมนาคมทางอากาศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ไว้

4) **บริษัทการบินไทย จำกัด (บกท.)** เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม จัดตั้งขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2502 เป็นบริษัทจำกัดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยการร่วมทุนระหว่างบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด และบริษัทการบินสแกนดิเนเวียน แอร์ไลน์ ซีเอสดีเอ็ม จำกัด เพื่อดำเนินกิจการบินพาณิชย์ระหว่างประเทศ ต่อมาในปี พ.ศ. 2520 รัฐบาลไทยได้ซื้อหุ้นทั้งหมดคืนจากบริษัทการบินสแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ ซีเอสดีเอ็ม จำกัด จึงเป็นบริษัทที่รัฐบาลถือหุ้นทั้งหมด จนกระทั่งเมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2531 จึงได้รวมเข้ากับบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด ซึ่งให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศภายในประเทศ โดยใช้ชื่อว่าบริษัทการบินไทย จำกัด เหมือนเดิม มีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินธุรกิจการบินทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ รวมทั้งดำเนินกิจการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยมีวัตถุประสงค์ที่สำคัญ ดังต่อไปนี้

- เป็นตัวแทนของรัฐในการธำรงรักษาและเพิ่มพูนดุลยสิทธิการบินพาณิชย์ระหว่างประเทศ
- นำธงไตรรงค์ ซึ่งเป็นสัญลักษณ์ของชาติไทยไปแสดงให้เป็นที่ประจักษ์แก่นานาชาติ
- เผยแพร่เกียรติคุณและความสามารถในด้านการบิน วัฒนธรรมขนบธรรมเนียมประเพณีให้เป็นที่รู้จักในต่างประเทศ
- ส่งเสริมเศรษฐกิจของประเทศในด้านเพิ่มพูนรายได้จากต่างประเทศ ตลอดจนการสงวนและเพิ่มพูนเงินตราต่างประเทศ ในขณะเดียวกันก็มีส่วนช่วยในการบรรเทาปัญหาการขาดดุลการค้าระหว่างประเทศด้วย

- ร่วมมือในการทำนุบำรุง ส่งเสริมและสนับสนุนกิจการหลายด้านของรัฐบาล อาทิเช่น อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การกีฬา การศึกษา การศาสนา และวัฒนธรรมประเพณีอันดีงาม เป็นต้น

- เป็นกำลังสำรองสำหรับกำลังทางอากาศในยามฉุกเฉินทั้งในด้านการบิน และสนับสนุนกิจการการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย ด้วยการให้ความร่วมมือในการบริการ และจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกให้มีมาตรฐานสูงทัดเทียมกับทำอากาศยานระหว่างประเทศชั้นนำทั่วไป

5) **บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย (บวท.)** เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม จัดตั้งขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2491 โดยรัฐบาลได้อนุมัติให้บริษัทการบินต่างๆ ร่วมทุนกันต่อมาเมื่อปีพ.ศ. 2506 รัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคมได้ซื้อหุ้นของบริษัทการบินเจ้าของเดิมทั้งหมด จึงทำให้บริษัทฯ มีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจ ต่อมาได้มีการเพิ่มทุน รัฐบาลได้ให้บริษัทการบินที่ทำการบินประจำเข้าออกประเทศถือหุ้นส่วนน้อยได้ เนื่องด้วยประเทศในฐานะเป็นประเทศภาคีสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศจึงต้องมีภาระหน้าที่จัดบริการด้านความปลอดภัยในการขนส่งทางอากาศ 6 ประการดังที่กำหนดไว้ใน ICAO Regional Air Navigation Plan คือ

- ด้านการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Service)
- ด้านสื่อสารการบิน (Aeronautical Communications)
- ด้านสนามบิน (Aerodrome)
- ด้านอุตุนิยมวิทยา (Meteorology)
- ด้านการค้นหาและช่วยเหลือ (Search and Resuce)
- ด้านข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Service)

ภาระหน้าที่ดังกล่าวทั้ง 6 ประการ รัฐบาลได้มอบหมายให้บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย รับผิดชอบอยู่ 2 ประการ คือ (1) การให้บริการด้านการจราจรทางอากาศ ในเขต Area Control Center และ (2) การให้บริการด้านสื่อสารการบิน โดยรับผิดชอบในเรื่องเกี่ยวกับ Aeronautical Fixed Services และ Aeronautical Mobile Service

9.5 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสาร

กฎหมายเป็นสิ่งที่คู่กับเสรีภาพแต่เสรีภาพจะกระทำใหเกินขอบเขตของกฎหมายไม่ได้ โดยกฎหมายเป็นสิ่งที่เปลี่ยนแปลงและเกิดขึ้นใหม่ได้ตามความต้องการของสภาพและสิ่งแวดล้อมของแต่ละประเทศ จึงจำเป็นต้องมีการปรับปรุงให้ดีขึ้น กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสารก็เช่นกัน จะต้องเปลี่ยนแปลงและเกิดขึ้นตามความต้องการของสภาพและสิ่งแวดล้อมของแต่ละประเทศ สำหรับประเทศไทยกฎหมายเกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสารก็ต้องตราออกมาเพื่อให้เหมาะสมกับ

สถานการณ์ของประเทศไทย ในการศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสาร เราจะไม่พิจารณากฎหมายอย่างละเอียด เพียงหยิบยกส่วนสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสารมากว่าเท่านั้น ส่วนรายละเอียดต่าง ๆ จะต้องศึกษาตัวบทกฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยตรง จะเริ่มจากกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์ก่อน ตามด้วยกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟ ต่อด้วยกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสารทางเรือ และสุดท้ายกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบิน

9.5.1 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์ กฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์ที่สำคัญมี 4 ฉบับ ดังต่อไปนี้ คือ

1) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งประจำทาง ไม่ประจำทาง การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก การขนส่งส่วนบุคคล การบริหารจัดการขนส่ง และสถานีขนส่ง ต้องได้รับอนุญาตจากนายทะเบียนก่อน สำหรับรถที่ใช้ในการประกอบการขนส่งผู้โดยสาร ต้องจดทะเบียนเสียภาษี และผ่านการตรวจสอบสภาพเพื่อความมั่นคงแข็งแรงจากพนักงานตรวจสอบสภาพ ณ สถานที่ตรวจสอบสภาพที่ได้รับอนุญาตจากทางราชการ ส่วนผู้ประจำรถได้แก่ผู้ขับรถผู้เก็บค่าโดยสาร นายตรวจ และผู้บริการตามที่กำหนดในกฎกระทรวงต้องได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียนสำหรับการควบคุมธุรกิจการขนส่งผู้โดยสารนั้น พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้วางขั้นตอนอำนาจหน้าที่ไว้ตามลำดับจากคณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง และคณะกรรมการควบคุมการขนส่งประจำจังหวัด ส่วนเรื่องเกี่ยวกับอัตราค่าโดยสารนั้น มาตรา 38 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติไว้ว่า “ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งเพิ่ม ลด หรือยกเว้นค่าขนส่งหรือค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการ”

2) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นพระราชบัญญัติเกี่ยวกับการใช้รถสัญญาณจราจรเครื่องหมายจราจร การใช้ทางเดินรถ ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ และอุบัติเหตุจากรถยนต์

3) พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 เป็นพระราชบัญญัติเกี่ยวกับรถยนต์ โดยแบ่งรถยนต์ออกเป็น 3 ประเภทคือ รถยนต์สาธารณะ รถยนต์บริการ และรถยนต์ส่วนบุคคล

4) กฎหมายว่าด้วยทางหลวง เป็นประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 259 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน พ.ศ. 2515 เกี่ยวกับการรักษาทางหลวงให้คงทนถาวร และมีบทบัญญัติกำหนดประเภทชนิดของทางหลวง การเวนคืนสิ่งสาธารณทรัพย์เพื่อสร้างทางหลวง อำนาจผู้อำนวยความสะดวกทางหลวง และประกาศกำหนดน้ำหนักบรรทุกสูงสุดของยานพาหนะที่ใช้บนทางหลวง

9.5.2 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับสิทธิการประกอบธุรกิจการขนส่งทางรถไฟโดยกฎหมายพิเศษ คือ พระราชบัญญัติการ

รถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 กำหนดให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินกิจการตามที่กำหนดไว้ได้ เช่นสร้างทางรถไฟสายใหม่ เล็กกิจการในทางซึ่งเปิดเดินแล้ว ตั้งอัตราค่าโดยสารต่ำกว่าครึ่งหนึ่งหรือสูงกว่าร้อยละ 25 ของอัตรามาตรฐาน เป็นต้น การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องไม่วางระเบียบขบวนรถจนกำหนดอัตราค่าขนส่งอันจะเป็นการขัดกับนโยบายของคณะรัฐมนตรีในทางเศรษฐกิจและการคลัง โดยได้รับยกเว้นการเก็บภาษีอากรตามประมวลรัษฎากร

9.5.3 กฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งผู้โดยสารทางเรือ การขนส่งทางน้ำมีบทบาทสำคัญในการส่งสินค้าเข้าและออกประเทศมากที่สุด การขนส่งทางเรือแตกต่างจากการขนส่งทางรถยนต์ที่ให้ความสำคัญแก่เรือ โดยให้เรือมีสภาพเหมือนบุคคลคือต้องมีชื่อเรือ จึงจำเป็นต้องมีกฎหมายพิเศษในการจดทะเบียนเรือ ลักษณะเรือ สถานะของลูกเรือ อุบัติเหตุและการเสียหายในการเดินเรือ ซึ่งมีกฎหมายเกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสารทางเรืออยู่ 4 ฉบับด้วยกัน คือ

1) พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 และที่ได้แก้ไขเพิ่มเติมหลายครั้ง มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการออกทะเบียนเรือสำหรับการเดินเรือในน่านน้ำไทย การโอนกรรมสิทธิ์เรือ การจำนองและบุริมสิทธิอันเกี่ยวกับเรือ ชื่อเรือ การเปลี่ยนแปลงเรือ การเปลี่ยนเมืองท่าขึ้นทะเบียน

2) พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มีบทบัญญัติอยู่ 3 ภาค คือ ภาคที่ 1 เป็นข้อบังคับทั่วไปเกี่ยวกับการเดินเรือ เขตท่าเรือ เขตจอดเรือ หน้าที่ของนายเรือ ทำเลจอดเรือ ทางเดินเรือในลำแม่น้ำ ภาคที่ 2 เป็นข้อบังคับในการออกใบอนุญาตการใช้และควบคุมเรือกำปั่นและเรือเล็ก และภาคที่ 3 เป็นข้อบังคับเกี่ยวกับการบรรทุก การป้องกันภัยอันตราย การสอบไล่ความรู้ผู้ทำหน้าที่ควบคุมเรือผู้นำร่อง

3) พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2497 มีบทบัญญัติให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกกฎกระทรวงที่เกี่ยวกับการใช้และการห้ามใช้โคมไฟ การใช้ทุ่นเครื่องหมาย การใช้เสียงสัญญาณ สัญญาณเวลาอับจน การถือท้ายและการเดินเรือ

4) พระราชบัญญัติควบคุมการจอดเรือในแม่น้ำลำคลอง พ.ศ. 2497 ให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยอนุมัติให้เทศบาลหรือคณะกรรมการอำเภอออกเทศบัญญัติหรือข้อบังคับกำหนดว่า แม่น้ำลำคลองใดหรือส่วนของแม่น้ำลำคลองใดเป็นเขตห้ามจอดเรือ กำหนดวิธีการและลักษณะของการจอดเรือ เพื่อให้เป็นการสะดวกแก่การจราจรและการอื่น ๆ ต่อมาได้มีประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 68 ลงวันที่ 3 มกราคม พ.ศ. 2515 ให้อยกเลิกพระราชบัญญัติดังกล่าวทั้งฉบับ แล้วกำหนดมาตรการใหม่เพื่อป้องกันและปราบปรามการใช้แม่น้ำลำคลองเป็นที่จอดเรือเพื่อพักอาศัยโดยไม่เคลื่อนที่เป็นเวลาอันก่อให้เกิดความสกปรกรกรุงรัง บทบัญญัติใหม่ให้อำนาจพนักงานท้องถิ่นคือ นายกเทศมนตรีหรือผู้ซึ่งนายกเทศมนตรีมอบหมายสำหรับท้องที่ในเขตเทศบาล ผู้ว่าราชการจังหวัดหรือผู้ซึ่งผู้ว่าราชการจังหวัดมอบหมายสำหรับท้องที่นอกเขตเทศบาล

บาลโดยอนุมัติของอธิบดีกรมเจ้าท่า มีอำนาจออกประกาศกำหนดเขตห้ามจอดเรือ กำหนดวิธีการ และลักษณะการจอดเรือ

9.5.4 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบิน กฎหมายต่างๆ ในการขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบินของประเทศต่าง ๆ จะต้องเป็นไปตามกฎระเบียบขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization - ICAO) ซึ่งเป็นหน่วยงานพิเศษของสหประชาชาติ มีความมุ่งหมายที่จะพัฒนาหลักการและหลักเทคนิคของการเดินอากาศระหว่างประเทศ อีกทั้งการวางแผนพัฒนาการขนส่งทางเครื่องบินระหว่างประเทศทั่วโลกให้เจริญก้าวหน้ายิ่งขึ้นไป สำหรับด้านการเก็บอัตราค่าโดยสารในการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศนั้น จะต้องเก็บตามอัตราที่สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association - IATA) ได้กำหนดไว้ ซึ่งสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศนี้เป็นองค์การเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางเครื่องบิน โดยมีบริษัทการบินทั่วโลกเป็นสมาชิกกว่า 180 บริษัทการบิน มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้มีบริการขนส่งทางเครื่องบินที่ปลอดภัย สม่าเสมอ และถูกหลักเศรษฐกิจ อันจะเป็นผลดีแก่ประเทศชาติต่างๆ ทั่วโลก และทุนบำรุงการบินพาณิชย์ให้เจริญก้าวหน้า สำหรับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสารทางเครื่องบินของประเทศไทยก็ต้องออกตามกฎระเบียบขององค์การการบินพลเรือน ซึ่งมีกฎหมายที่สำคัญอยู่ 5 ฉบับ ดังต่อไปนี้ คือ

1) พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 เป็นกฎหมายแม่บทสำหรับการขนส่งทางอากาศ ประกาศใช้มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2497 ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมมาแล้ว 7 ครั้ง มีบทบัญญัติกำหนดให้มีคณะกรรมการการบินพลเรือน การจดทะเบียนอากาศยาน การออกใบสำคัญสมควรเดินอากาศ ใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่บนอากาศยาน ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินหรือเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ใบอนุญาตเครื่องวิทยุสื่อสาร การรายงานอุบัติเหตุ และการเก็บอัตราค่าโดยสาร

2) ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ. 2515 มีหลักการสำคัญได้แก่ การห้ามบุคคลใดประกอบกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค เว้นแต่จะได้รับสัมปทานหรือใบอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ผู้ฝ่าฝืนมีโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับไม่เกินสองหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ ในการออกใบอนุญาตหรือให้สัมปทานนั้นให้กระทรวงคมนาคมมีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการกำหนดเงื่อนไขต่างๆ ตามที่จำเป็น เพื่อความปลอดภัยและผาสุกของประชาชน โดยกำหนดระยะเวลาการใช้บังคับตามที่เห็นสมควรด้วย ผู้ใดฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 20,000 บาท และในกรณีที่เป็นความผิดต่อเนื่องให้ปรับอีกไม่เกินวันละ 1,000 บาท ตลอดเวลาที่ยังทำการฝ่าฝืนอยู่

3) พระราชบัญญัติว่าด้วยการปฏิบัติต่ออากาศยานที่ผิดกฎหมาย พ.ศ. 2519 เป็นกฎหมายให้อำนาจกองทัพอากาศในการควบคุมการจราจรทางอากาศ โดยให้ผู้ควบคุมอากาศ

ยานที่จะนำอากาศยานขึ้นทำการบินต้องแจ้งแผนการบินต่อพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ

4) พระราชบัญญัติว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ พ.ศ. 2521 เป็นกฎหมายที่ให้สัตยาบันอนุสัญญาระหว่างประเทศ 3 ฉบับ คือ (1) อนุสัญญาว่าด้วยความผิดและการกระทำอื่นๆ บางประการที่กระทำบนอากาศยาน หรือที่เรียกง่าย ๆ ว่า อนุสัญญาโตเกียว ซึ่งลงนาม ณ กรุงโตเกียว เมื่อวันที่ 14 กันยายน พ.ศ. 2506 (2) อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการยึดอากาศยานโดยมิชอบด้วยกฎหมายหรือที่เรียกง่าย ๆ อนุสัญญากรุงเฮก ซึ่งลงนาม ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่ 10 ธันวาคม พ.ศ. 2513 และ (3) อนุสัญญาเพื่อการปราบปรามการกระทำผิดอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของการบินพลเรือน หรือที่เรียกง่าย ๆ ว่า อนุสัญญามอนทรีออล ซึ่งลงนาม ณ กรุงมอนทรีออล เมื่อวันที่ 23 กันยายน พ.ศ. 2514 ทั้งนี้เพื่อวางมาตรการป้องกัน การยึดหรือเข้าควบคุมอากาศยาน การทำลายอากาศยาน การทำลายเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ โดยให้อำนาจแก่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงคมนาคม และ กระทรวงมหาดไทยปฏิบัติตามกฎหมายนี้

5) พระราชบัญญัติการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายเพื่อจัดตั้งรัฐวิสาหกิจ คือ การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย (ทอท.) ให้มีอำนาจดำเนินกิจการทำอากาศยานที่อยู่ภายใต้การควบคุมให้มีความมั่นคงและเกิดประโยชน์ต่อเศรษฐกิจของประเทศ และยังมีบทบัญญัติให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในการออกกฎกระทรวงเกี่ยวกับการควบคุม การปรับปรุง การให้ความสะดวก และความปลอดภัยแก่กิจการทำอากาศยานด้วย