

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

ธุรกิจโลจิสติกส์นับว่ามีบทบาทอย่างมากทั้งในประเทศและต่างประเทศ ถือว่าเป็นธุรกิจระหว่างประเทศที่สร้างรายได้ให้ประเทศเป็นอย่างมาก ดังนั้นเพื่อการสนับสนุนบทบาทการเป็นศูนย์กลางการค้าและบริการในภูมิภาค ประเทศไทยจำเป็นต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ให้เป็นประตูการค้า ด้วยการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติ ท่าเรือนานาชาติ และพัฒนาค่านายหน้า มีการวางระบบโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง ทั้งการขนส่งทางถนน ทางน้ำ ทางรางรถไฟ และทางอากาศ ให้เกิดความเชื่อมโยงกัน มีการรวบรวมและกระจายสินค้าที่ดีทั้งภายในประเทศ และในระดับภูมิภาคและระดับโลก เช่น สร้างคลังเก็บรักษาสินค้าในขั้นตอนต่าง ๆ ของกระบวนการตลอดห่วงโซ่อุปทาน และรวมถึงการทำธุรกรรมในด้านข้อมูลข่าวสารและการเงิน มีการปรับปรุงการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการเพื่อการนำเข้าและส่งออกสินค้า และเป็นรายการประเภทเดียวกันไม่ต้องกรอกซ้ำ รวมทั้งมีฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์ที่เป็นปัจจุบันและเพียงพอแก่ความต้องการ มีความละเอียดครบถ้วนเป็นระบบสามารถนำมาวิเคราะห์และวางแผนการจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การพัฒนาความรู้ความสามารถในการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมศักยภาพในการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ของผู้ประกอบการ ให้มีองค์ความรู้ และพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้เพียงพอทั้งในด้านปริมาณและคุณภาพ ทั้งในภาครัฐและภาคเอกชน มีการพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย ให้สามารถจัดส่งสินค้าและบริหารการคลังสินค้า-วัตถุดิบ ได้อย่างมีประสิทธิภาพและประหยัดที่จะทำให้ต้นทุนการผลิตต่ำ มีการอำนวยความสะดวกทางการค้า ต้องมีการสร้างความเชื่อมโยงทางการค้ากับประเทศในภูมิภาคเพื่อผลักดันให้เกิดการเติบโตของการค้าระหว่างประเทศภายในภูมิภาค ให้กลายเป็นตลาดร่วมที่มีขนาดใหญ่ เป็นการสร้างอุปสงค์ให้กับผู้ผลิตต่าง ๆ ในภูมิภาค ซึ่งบทบาทของไทยในเวทีความร่วมมือระหว่างประเทศ จะมีส่วน

สำคัญในการสร้างความร่วมมือในระดับชาติ โดยเฉพาะการพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางรถไฟที่มีผลโดยตรงต่อการพัฒนาความเจริญก้าวหน้าทางด้านเศรษฐกิจของประเทศในปัจจุบัน

1. บทสรุป

จากการศึกษาจะเห็นได้ว่าธุรกิจโลจิสติกส์เป็นระบบที่สามารถทำให้เกิดระบบการขนส่งที่รวดเร็ว ตรงต่อเวลา เชื่อถือได้ และเหมาะสมช่วยลดต้นทุน ประหยัด แต่ระบบการขนส่งของไทย โดยเฉพาะการขนส่งที่กฎหมายกำหนดเกี่ยวกับการขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการขนส่งระหว่างประเทศยังไม่เอื้ออำนวยและส่งเสริมธุรกิจโลจิสติกส์ ทั้งการกำหนดน้ำหนักการบรรทุกยังไม่เอื้ออำนวยให้เกิดความประหยัด และเข้าสู่ระบบของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจโลจิสติกส์ต้องของจดทะเบียน ขอรับใบอนุญาต และมีการบริหารจัดการตามที่กฎหมายกำหนด แต่กฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันเกี่ยวกับภาษีอากร ภาษีศุลกากร ระเบียบพิธีการศุลกากร การประกันภัย การทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ ยังไม่เพียงพอ ไม่สามารถสนับสนุนการดำเนินการโลจิสติกส์ได้อย่างทั่วถึง นอกจากนี้บริษัทที่ดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ส่วนมากเป็นบริษัทต่างชาติที่เกี่ยวข้องการมาลงทุนของบริษัทต่างชาติในธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย ที่มีปัญหากฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว จึงมีความจำเป็นที่ต้องปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการในธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย ให้เหมาะสมและอำนวยความสะดวกอย่างสูงสุดต่อประเทศ ในขณะที่การแข่งขันโดยเฉพาะกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่มีปัญหาและอุปสรรค ย่อมเกี่ยวข้องกับกฎหมายหลายฉบับ เช่น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 พระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 และพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 เป็นต้น

ดังนั้น ระบบโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางรถไฟ ถือเป็นการขนส่งวิธีเดียว เพื่อกระจายสินค้าจากจุดต้นน้ำ ด้วยการจัดเก็บและเคลื่อนย้ายวัตถุดิบจากแหล่งผลิตเข้าสู่ขั้นตอนการผลิตในโรงงาน ตั้งแต่ขั้นตอนของการจัดซื้อ การบริหารสินค้าคงคลัง

การวางแผนและการควบคุมการผลิต โดยเริ่มตั้งแต่การนำวัตถุดิบเข้าสู่กระบวนการผลิต จนกระทั่งผลิตสินค้าออกมาเป็นสินค้าสำเร็จรูป และสุดท้าย คือ การจัดเก็บและเคลื่อนย้ายสินค้าสำเร็จรูปออกจากโรงงาน และกระจายสินค้าดังกล่าวสู่ระบบการขนส่ง นำเข้าสู่ท้องตลาด และสู่มือผู้บริโภคที่เป็นลูกค้า อันถือเป็นปลายทางของระบบโลจิสติกส์นี้ กระบวนการนี้ ย่อมต้องมีบทบาทของกฎหมายที่เกี่ยวข้องเข้ามาควบคุมอยู่ด้วย แต่ความรับผิดชอบในทางประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วย รัวชน จ้างทำของ ผากทรัพย์ และประกันภัย

กำหนดความรับผิดชอบในทางมูลนิติกรรมสัญญาและมูลละเมิดไว้อย่างจำกัด และไม่สามารถนำมาใช้กับการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ รับทั้งความรับผิดชอบในทางมูลนิติกรรมสัญญาและมูลละเมิดของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่มีกับบริษัทเอกชนคู่สัญญา และบุคคลภายนอกด้วย เมื่อพิจารณาจากพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 เห็นว่า การรถไฟแห่งประเทศไทยมีการปรับปรุงเนื้อหาที่ยังคงเป็นปัญหา และสร้างอุปสรรคให้กับการพัฒนากิจการรถไฟของประเทศไทย กล่าวคือ

การรถไฟแห่งประเทศไทยมีฐานะเป็นนิติบุคคลที่อยู่ในรูปแบบของรัฐวิสาหกิจ ที่ให้บริการสาธารณะหลายรูปแบบ เช่น การขนส่ง การท่องเที่ยว การโรงแรม รับฝากของในคลังสินค้า เป็นต้น ซึ่งกิจการหลายอย่างการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่มีความชำนาญ และไม่ตรงกับวัตถุประสงค์ของกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ดำเนินกิจการเกี่ยวกับการขนส่งของรถไฟ เช่น กำหนดอัตราค่าภาระการใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟ และจัดระเบียบเกี่ยวกับวิธีชำระค่าภาระดังกล่าว จัดระเบียบเกี่ยวกับความปลอดภัย การใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟ รับขนส่งคนโดยสาร สินค้า พัสดุภัณฑ์ และของอื่น ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับกิจการรถไฟ เป็นต้น ซึ่งอาจสรุปปัญหาของการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ 5 ประการ คือ

- 1) การจัดเก็บค่าบริการในการโดยสารและค่าระวางบรรทุกสินค้า และรับฝากของในคลังสินค้านี้มีราคาต่ำไม่คุ้มกับต้นทุน
- 2) การรถไฟแห่งประเทศไทย มีที่ดินที่ไม่ได้รับการพัฒนา เพื่อกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นจำนวนมาก

3) กิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ไม่มีความชำนาญและมีขีดความสามารถในการแข่งขันกับเอกชนได้ เช่น การท่องเที่ยว การโรงแรม เป็นต้น

4) โครงการพัฒนาการเดินรถไฟให้ทันสมัยมีมูลค่าที่สูงมากการรถไฟแห่งประเทศไทย ไม่มีเงินทุนที่เพียงพอ เช่น โครงการรถไฟความเร็วสูง อย่างเดียวกันกับที่ใช้ในประเทศฝรั่งเศส หรือในประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น

5) การบริหารงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ผ่านมามีหนี้สะสมเป็นจำนวนสูง ทำให้เกิดสถานะการขาดทุนต่อเนื่องเป็นเวลานาน

ดังนั้น จึงควรแปรรูปการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นรูปแบบบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด แต่ยังคงมีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจอยู่ เช่น บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท ขนส่ง จำกัด เป็นต้น เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับการสนับสนุนเงินทุนตามพระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 และยังได้รับสิทธิประโยชน์จากการส่งเสริมการลงทุนตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 เช่น สิทธิและประโยชน์เกี่ยวกับภาษีอากรสำหรับของที่นำเข้าหรือส่งออกทั้งหมด หรือแต่บางส่วน เป็นต้น ดังนั้น เมื่อการรถไฟแห่งประเทศไทย แปรรูปแบบให้อยู่ในรูปแบบของบริษัทเอกชนที่จะขอรับการส่งเสริมการลงทุน โดยมีเงื่อนไขตามกล่าวแล้วได้ และยังสามารถพัฒนาการขนส่งทั้ง คนโดยสาร และสิ่งของให้มีศักยภาพในการแข่งขันในกิจการเช่นเดียวกับการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ และยังเป็นโอกาสให้มีการพัฒนากิจการการเดินรถไฟให้ดียิ่งขึ้น โดยอาจนำเอาโครงการรถไฟความเร็วสูงอย่างเดียวกันกับที่ใช้ในประเทศฝรั่งเศส หรือในประเทศญี่ปุ่น มาใช้กับกิจการขนส่งทางรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทย โครงการสร้างรถไฟรางคู่ โครงการให้เช่านพื้นที่ของการรถไฟทำกิจการด้านคลังสินค้า เป็นต้น และเปิดโอกาสให้การรถไฟแห่งประเทศไทย สามารถกู้ยืมเงินจากกองทุนรัฐวิสาหกิจ และขอใช้คืนในระยะเวลาที่นานกว่าปกติ เพื่อให้เกิดการฟื้นตัวของกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย และขณะเดียวกันก็ยังเป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนทุกคน รวมทั้งเจ้าหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เข้ามามีส่วนร่วมในการบริหารกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ในที่สุด

2. ข้อเสนอแนะ

การศึกษาวิทยานิพนธ์เล่มนี้ จะนำไปสู่การศึกษาค้นคว้าในประเด็นปัญหากฎหมายในธุรกิจโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางรถไฟ ในของประเทศไทยนั้น ว่ามีปัญหากฎหมายประการใดบ้าง ปัญหาเกี่ยวกับการจัดตั้งธุรกิจโลจิสติกส์ การจดทะเบียน การขอใบอนุญาต การดำเนินกระบวนการโลจิสติกส์ การผลิต การบรรจุ การขนส่ง การคลังสินค้าและกระจายสินค้า การจ้างบุคคลภายนอก การเก็บค่าสินค้า เพื่อแก้ปัญหาทางกฎหมายที่เกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ และการส่งเสริมให้การดำเนินการธุรกิจโลจิสติกส์มีแข่งขันอย่างเสรี ดังนั้น ผู้ศึกษาเห็นว่า ควรมีการเสนอปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้อง กล่าวคือ

2.1 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย รับขน

ควรแก้ไขประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย รับขน โดยกำหนดขอบเขตของมูลค่าทรัพย์สินที่ อันถือเป็นค่าสินไหมทดแทนที่ ผู้ขนส่งพึงจะต้องรับผิดชอบเท่ากับมูลค่าของสินค้า หรือหากสินค้านั้นมีประกันภัยความเสียหาย ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเท่ากับมูลค่าของสินค้าเท่าที่มีการประกันภัยนั้นเอาด้วย เมื่อประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย รับขน กำหนดความรับผิดชอบและมูลค่าสินค้าที่ผู้รับขนพึงจะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนแล้ว ย่อมเป็นต้นแบบในการออกหลักประกาศของการรถไฟแห่งประเทศไทย ในความรับผิดชอบของจากกระบวนการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ที่มีต่อการบริการรับขนสินค้าของการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือบริษัทที่ได้รับสัมปทานจากการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้ดำเนินการขนส่งสินค้าอีกด้วย

ดังนั้นจึงควรแก้ไขประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย รับขน มาตรา 609 และมาตรา 620 โดยกำหนดให้มีข้อความดังต่อไปนี้ คือ

มาตรา 609 “การรับขนของหรือคนโดยสาร ไม่ว่าจะเป็นในทางบก ทางน้ำ หรือทางอากาศ หากไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายกำหนดไว้เป็นการเฉพาะแล้ว ให้นำบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยรับขน มาใช้บังคับโดยอนุโลม”

มาตรา 620 “ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในสิ่งของหรือสินค้าที่ตนรับขน ทุกชนิดทุกประเภท เท่ากับราคาจริงของสิ่งของหรือสินค้าทุกชนิดทุกประเภท แต่ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ต้องไม่เกินกว่าราคาตลาดของสิ่งของหรือสินค้าทุกชนิดทุกประเภท หรือตามที่ระบุไว้ในสัญญาประกันภัยของสิ่งของหรือสินค้าทุกชนิดทุกประเภท”

2.2 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย จ้างทำของ

ควรมีแก้ไขบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย จ้างทำของ โดยกำหนดให้หน่วยงานของรัฐอย่าง การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถใช้ประโยชน์จากบริษัทคู่สัญญากับการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ไปทำสัญญาว่าบุคคลภายนอกให้ดำเนินการแทนในทอดใดทอดหนึ่ง หรือทุกทอด ที่เกิดจากกระบวนการขนส่งสินค้าทางรถไฟที่เกิดจากบริษัทคู่สัญญากับการรถไฟแห่งประเทศไทย อันถือเป็นสัญญาหลัก และสัญญาฉบับอื่น ๆ เป็นสัญญาฉบับรองลงไป แม้สัญญาหลักจะเป็นสัญญามหาชนก็ตาม เพื่อเป็นการรักษาสติประโยชน์ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยจะได้รับจากบริษัทคู่สัญญากับการรถไฟแห่งประเทศไทย ในกระบวนการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

ควรมีแก้ไขประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย จ้างทำของ มาตรา 607 โดยกำหนดให้มีข้อความดังต่อไปนี้ คือ

มาตรา 607 “ผู้รับจ้างหรือผู้รับจ้างช่วงหรือตัวแทน ในการที่ตนรับจ้างทั้งหมดหรือบางส่วน ต้องรับผิดชอบเพื่อความประพฤติหรือความรับผิดชอบใด ๆ กับผู้ว่าจ้างหรือตัวแทน เว้นแต่กฎหมายหรือสัญญาไม่เปิดช่องให้กระทำได้”

2.3 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย ฝากทรัพย์

ควรมีแก้ไขบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย ฝากทรัพย์ โดยกำหนดความรับผิดชอบเท่ากับมูลค่าของทรัพย์สิน ที่แน่นอนแล้ว ทั้งสามารถบังคับใช้กับบริษัทเอกชนและหน่วยงานของรัฐได้ และควรกำหนดให้นำบทบัญญัติของกฎหมายดังกล่าวใช้กับกฎหมายพิเศษฉบับอื่น ๆ อีกด้วยได้ อาทิเช่น พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 เป็นต้น

ควรแก้ไขประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย ฝากทรัพย์ มาตรา 675 วรรคสอง โดยกำหนดให้มีข้อความดังต่อไปนี้ คือ

มาตรา 675 วรรคสอง “ความรับผิดนี้ เจ้าสำนักโรงแรมต้องรับผิดชอบในสิ่งของตนรับฝากทุกชนิดทุกประเภท เท่ากับราคาจริงของสิ่งของนั้น แต่ความรับผิดของเจ้าสำนักโรงแรม ต้องไม่เกินกว่าราคาตลาดของสิ่งของนั้น หรือตามที่ระบุไว้ในสัญญาประกันภัยของสิ่งของนั้น”

2.4 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย ประกันภัย

จึงควรมีแก้ไขบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย ประกันภัย โดยกำหนดบริษัทประกันภัย จำเป็นต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้ขนส่งและบุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหาย ตามมูลละเมิด หรือตามที่ระบุไว้ในสัญญา รับขน หรือตามที่ระบุไว้ในสัญญาจ้างทำของ หรือตามที่ระบุไว้ในสัญญา ฝากทรัพย์ จึงควรกำหนดให้สัญญาประกันภัยครอบคลุมถึง การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้ขนส่งและบุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหาย ตลอดจน การสวมสิทธิของบริษัทประกันภัยในการไล่เบี้ยเอาจากผู้ก่อให้เกิดความเสียหาย หรือเสียหายนั้นได้ ตามมูลค่าที่เป็นจริงอย่างสัญญา รับขน หรือสัญญาจ้างทำของ หรือสัญญาฝากทรัพย์ ที่มีบทบัญญัติความรับผิดของมูลค่าสินค่าเอาไว้เพียง 5,000 บาท ทั้งที่ในความเป็นจริงมูลค่าของสินค้ามีมูลค่าสูงกว่าที่กฎหมายบัญญัติไว้เสียอีก ซึ่งเมื่อมีการปรับปรุงบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวข้องทั้งหมดที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้ว จะทำให้การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทางการขนส่งทางรถไฟ สามารถเป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถแข่งขันได้ในสถานะเศรษฐกิจอย่างที่เป็นอยู่ในปัจจุบันนี้

ดังนั้นจึงควรแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย ประกันภัย มาตรา 883 โดยเพิ่มวรรคสอง และเพิ่มวรรคสามของมาตรา 884 โดยกำหนดให้มีข้อความดังต่อไปนี้ คือ

มาตรา 883 วรรคสอง “การรับขน ไม่ว่าจะ เป็นในทางบก ทางน้ำ หรือทางอากาศ หากเกิดความเสียหายขึ้นแล้ว ผู้รับประกันภัย ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เท่ากับราคาจริงของสิ่งของหรือสินค้านั้น แต่การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ต้องไม่เกิน

กว่าราคาตลาดของสิ่งของหรือสินค้า หรือตามที่ระบุไว้ในสัญญาประกันภัย เว้นแต่ คู่สัญญาจะตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่น การชดเชยค่าสินไหมทดแทนของผู้รับประกันภัย ตามสัญญาประกันภัย ผู้เอาประกันสามารถสวมสิทธิไล่เบี้ยเอาจากผู้ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นได้”

มาตรา 884 วรรคสาม “ในระหว่างการขนส่งตามที่ระบุไว้ในวรรคแรกของ มาตรานี้ หรือวิธีการดังที่ระบุไว้ในมาตรา 885 แล้วแต่กรณี ผู้รับประกันภัย ต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทน เท่ากับราคาจริงของสิ่งของหรือสินค้านั้น แต่การชดเชยค่าสินไหมทดแทน ต้องไม่เกินกว่าราคาตลาดของสิ่งของหรือสินค้า หรือตามที่ระบุไว้ในสัญญาประกันภัย เว้นแต่คู่สัญญาจะตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่น การชดเชยค่าสินไหมทดแทนของผู้รับประกันภัย ตามสัญญาประกันภัย ผู้เอาประกันสามารถสวมสิทธิไล่เบี้ยเอาจากผู้ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นได้”

2.5 พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494

ควรที่จะมีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 โดยเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนและประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการบริหารจัดการ การรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อแก้ไขปัญหาที่การรถไฟแห่งประเทศไทยประสบอยู่ อันเป็นการสร้างเสริมศักยภาพที่การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถการแข่งขันได้ เช่น การขนส่ง รับฝากของในคลังสินค้า เป็นต้น โดยลดกิจการที่การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่มีความชำนาญ เช่น การท่องเที่ยว การโรงแรม เป็นต้น ขณะเดียวกันก็สามารถ พัฒนากิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทยได้โดยตรง ไม่ว่าจะเป็นการกำหนดการ จัดเก็บค่าบริการในการโดยสาร ค่าระวางบรรทุกสินค้า และรับฝากของในคลังสินค้า ใช้ที่ดินของการรถไฟให้เกิดประโยชน์ และพัฒนาโครงการรถไฟให้ทันสมัยเพื่อรองรับ โครงการรถไฟความเร็วสูง อย่างเดียวกันกับที่ใช้ในประเทศฝรั่งเศส หรือในประเทศ ญี่ปุ่น อันเป็นการลดภาระหนี้สินของการรถไฟแห่งประเทศไทยไปในทิศทางเดียวกันอีก ด้วย นอกจากนี้ ยังรวมถึงความรับผิดชอบตามนิติกรรมสัญญาที่การรถไฟแห่งประเทศไทย มีอยู่กับภาคเอกชน และบุคคลภายนอก เช่น คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 174/2528 รวบรวม บริการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ไปกระทำละเมิดแม้จะมีใช้รถของ

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) เองก็ตาม แต่ประกอบการรับส่งคนโดยสาร
 พันสิริรถเดียวกันโดยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) เป็นผู้อนุญาตโดยทั่วไปแล้ว
 ย่อมมีลักษณะเช่นเดียวกันกับรถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) องค์การ
 ขนส่งมวลชนกรุงเทพ ย่อมต้องร่วมรับผิดชอบในเหตุแห่งการละเมิดนั้นด้วย เป็นต้น

ดังนั้นจึงควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.
 2494 มาตรา 9 (7) มาตรา 21 มาตรา 37 ทวิ มาตรา 39 (4) (5) ด้วยการกำหนดให้มี
 ข้อความดังต่อไปนี้ คือ

มาตรา 9 “ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีอำนาจที่จะกระทำการต่าง ๆ
 ภายในขอบวัตถุประสงค์ตามที่ระบุไว้ในมาตรา 6 อำนาจเช่นว่านี้ให้รวมถึง”

(7) “รับขนส่งคนโดยสาร สินค้า พัสดุภัณฑ์ และกิจการอื่น ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับ
 การรับขนทางรถไฟ”

มาตรา 21 “ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเปิดบัญชีเงินฝากไว้กับธนาคารตาม
 ระเบียบของคณะกรรมการ ตลอดจนการขอเพิ่มทุนลดทุนและการส่งเสริมการลงทุน
 ในโครงการที่เป็นกิจการรับขนทางรถไฟ ตามความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี”

มาตรา 37 ทวิ “การได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย
 ลงทุน ในโครงการที่เป็นกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย จะดำเนินการได้ด้วยการ
 เวนคืนตามกฎหมายว่าด้วย การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ และหากของการรถไฟแห่ง
 ประเทศไทย ไม่ได้ใช้อสังหาริมทรัพย์นั้นด้วยเหตุผลใดก็ตามให้จัดการคืนอสังหา-
 ริมทรัพย์กับเจ้าของกรรมสิทธิ์เดิมหรือทายาท ตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่ง
 และพาณิชย์”

มาตรา 39 “การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจาก
 คณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินกิจการดังต่อไปนี้ได้ คือ”

(4) “กู้ยืมเงิน ให้กู้ยืมเงิน ลงทุน ร่วมลงทุน หรือออกพันธบัตรหรือตราสาร
 อื่นใดเพื่อการลงทุน ตลอดจน การขอส่งเสริมการลงทุนเพื่อการพัฒนากิจการของ
 การรถไฟตามความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี”

(5) “จำหน่ายอสังหาริมทรัพย์ของการรถไฟ จะกระทำมิได้ เว้นแต่
 อสังหาริมทรัพย์นั้นได้มาก่อนหน้านี้ หากของการรถไฟแห่งประเทศไทย ไม่ได้ใช้

อสังหาริมทรัพย์นั้นด้วยเหตุผลใดก็ตามให้จัดการคืนอสังหาริมทรัพย์กับเจ้าของกรรมสิทธิ์เดิมหรือทายาท ตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์”

2.6 พระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542

ควรปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติของพระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 เพื่อเปิดโอกาสให้การรถไฟแห่งประเทศไทย เมื่อมีการแปรรูปเป็นบริษัท จำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดแล้ว ย่อมได้รับการสนับสนุนเงินทุนตามพระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 และสามารถพัฒนาการขนส่งทั้ง คนโดยสาร และสิ่งของให้มีศักยภาพในการแข่งขันในกิจการเช่นเดียวกับการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ และยังเป็น การเปิดโอกาสให้มีการพัฒนากิจการการเดินรถไฟให้ดียิ่งขึ้น โดยอาจนำเอาโครงการ รถไฟความเร็วสูง อย่างเดียวกันกับที่ใช้ในประเทศฝรั่งเศส หรือในประเทศญี่ปุ่น มาใช้ กับกิจการขนส่งทางรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทย โครงการสร้างรถไฟรางคู่ โครงการให้เช่านพื้นที่ของการรถไฟทำการกิจการด้านคลังสินค้า เป็นต้น และเปิดโอกาสให้ การรถไฟแห่งประเทศไทย สามารถกู้ยืมเงินจากกองทุนรัฐวิสาหกิจ และขอใช้คืนใน ระยะเวลาที่นานกว่าปกติ เพื่อให้เกิดการฟื้นตัวของกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย และขณะเดียวกันก็ยังเป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนทุกคน รวมทั้งเจ้าหน้าที่ของ การรถไฟแห่งประเทศไทยเข้ามามีส่วนร่วมในการบริหารกิจการของการรถไฟแห่ง ประเทศไทย

ดังนั้นจึงควรแก้ไขพระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 มาตรา 16 โดย เพิ่มให้มีวรรคห้า ด้วยการกำหนดให้มีข้อความดังต่อไปนี้ คือ

มาตรา 16 วรรคห้า “การที่คณะรัฐมนตรีจะอนุมัติให้รัฐวิสาหกิจเป็นบริษัท นั้น ต้องเป็นกิจการสาธารณูปโภคของรัฐทุกประเภท เพื่อประโยชน์ในการพัฒนาสังคม เช่น การเดินทาง การรับขน การนำเข้าและการส่งออก การพลังงาน ตลอดจนกิจการที่ เกี่ยวเนื่องกับการสาธารณูปโภคของรัฐประเภทนั้นด้วย เป็นต้น”

2.7 พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520

ควรปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติของพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 โดยเปิดโอกาสให้กิจการประเภทรัฐวิสาหกิจที่อยู่ในรูปแบบของบริษัท-เอกชนสามารถขอรับการส่งเสริมการลงทุน จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน หรือ BOI ได้ เพื่อให้หน่วยงานดังกล่าวอย่าง บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท ขนส่ง จำกัด และรวมถึงการรถไฟแห่งประเทศไทยด้วย สามารถขอรับการส่งเสริมการลงทุนและได้รับสิทธิประโยชน์จากการส่งเสริมการลงทุนในด้านต่าง ๆ เช่น สิทธิและประโยชน์เกี่ยวกับภาษีอากรสำหรับของที่นำเข้าหรือส่งออกทั้งหมด หรือ แต่บางส่วนเป็นต้น ดังนั้น เมื่อการรถไฟแห่งประเทศไทย แปรรูปแบบให้อยู่ในรูปแบบของบริษัทเอกชนหรือบริษัทเอกชนที่จะขอรับการส่งเสริมการลงทุนโดยมีเงื่อนไขตามที่ระบุไว้ในกฎหมายได้

ดังนั้นจึงควรแก้ไขพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 มาตรา 17 บรรคสองเสียใหม่โดยกำหนดให้มีข้อความดังต่อไปนี้ คือ

มาตรา 17 “ผู้ได้รับการส่งเสริมต้องเป็นบริษัท มูลนิธิ หรือสหกรณ์ที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น ตลอดจนกิจการของรัฐที่อยู่ในรูปของรัฐวิสาหกิจ หรือบริษัท ตามมติของคณะรัฐมนตรี หรือตามพระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 หรือตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งองค์กรนั้น”