บทคัดย่อ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงการเปิดโอกาสให้มีการให้บริการในกิจการขนส่งทางรถไฟของประเทศไทยอันเป็นการกระตุ้นให้มีการแข่งขันในตลาดการขนส่งทางรถไฟมากขึ้น และเป็นการสนับสนุนสาขาการขนส่งทางรถไฟให้ได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่องยิ่งขึ้นไป

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มุ่งศึกษาถึงกฎหมายเกี่ยวกับการพัฒนากิจการขนส่งทางรถไฟในประเด็นการเปิดโอกาสให้มีการแข่งขันในการให้บริการทั้งกฎหมายว่าด้วยรถไฟของต่างประเทศและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจการขนส่งทางรถไฟของประเทศไทย โดยเปรียบเทียบและวิเคราะห์รูปแบบการดำเนินงานของกิจการรถไฟและรูปแบบการปรับโครงสร้างกิจการรถไฟของแต่ละประเทศที่ต่างกัน ตลอดทั้งแนวทางที่ประเทศไทยควรนำมาบัญญัติไว้ในกฎหมายไทย

เนื่องจากการขนส่งทางรถไฟยังมีบทบาทน้อยในระบบการคมนาคมขนส่งของประเทศไทยในปัจจุบัน ซึ่งมีสาเหตุหลักที่สำคัญมาจากนโยบายในการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยได้จำกัดให้การประกอบกิจการขนส่งทางรถไฟของประเทศทั้งโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการเดินรถนั้นอยู่ภายใต้การดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยแต่เพียงหน่วยงานเดียว โดยไม่มีแนวทางที่กำหนดชัดเจนในการให้หน่วยงานอื่นหรือเอกชนสามารถเข้ามาประกอบกิจการขนส่งทางรถไฟของประเทศไทยได้แต่อย่างใดอันเป็นอุปสรรคต่อการกระตุ้นให้เกิดการแข่งขันในตลาดการขนส่งทางรถไฟอย่างยิ่งซึ่งนับเป็นปัญหาสำคัญอย่างหนึ่งในการพัฒนากิจการรถไฟของประเทศไทยในปัจจุบัน และสาเหตุอีกประการที่สำคัญนั้นก็คือ การที่สาขาการขนส่งทางรถไฟของประเทศไทยขาดหน่วยงานกลางที่ทำหน้าที่ประสานนโยบายจากทางภาครัฐจึงทำให้ขาดความต่อเนื่องในการดำเนินงานตามภารกิจในการพัฒนากิจการขนส่งทางรถไฟตามที่ได้รับมอบหมาย

จากการศึกษาพบว่า พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟแลทางหลวง พ.ศ. 2464 ซึ่งตราขึ้นในสมัยของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 6) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นกฎหมายที่ใช้เป็นกรอบในการบริหารจัดการกิจการรถไฟ ได้กำหนดให้เอกชนผู้ประสงค์จะทำกิจการรถไฟอันเป็นกิจการที่ผูกขาดโดยรัฐจะต้องได้รับพระราชทานพระบรมราชานุญาตเป็นพิเศษก่อน เอกชนจึงจะสามารถเข้ามาดำเนินการในกิจการดังกล่าวได้ โดยในสมัยนั้นก็ได้มีการสร้างทางรถไฟขึ้นโดยเอกชนซึ่งก็คือ รถไฟสายปากน้ำ และเมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ซึ่งเป็นกฎหมายที่กำหนดอำนาจหน้าที่ในการดำเนินงานของการรถไฟ

แห่งประเทศไทยในปัจจุบันได้กำหนดให้การรถไฟแห่งประเทศไทยไปร่วมลงทุนกับบุคคลอื่นเพื่อประโยชน์แก่กิจการรถไฟได้ กล่าวคือ เอกชนสามารถเข้ามาใช้รางรถไฟในการบริการขนส่งและการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้เรียกเก็บค่าใช้ทางจากผู้ประกอบการนั้น ตามกฎหมายฉบับดังกล่าวเอกชนสามารถประกอบกิจการดังกล่าวได้ อีกทั้งในการประกอบกิจการรถไฟอันเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคตามประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ก็ได้กำหนดให้เอกชนที่จะประกอบกิจการดังกล่าวนี้จะต้องได้รับอนุญาตหรือได้รับสัมปทานจากรัฐมนตรีก่อน เช่นนี้ในปัจจุบันกฎหมายเปิดช่องให้เอกชน สามารถขออนุญาตประกอบกิจการรถไฟได้ซึ่งนับเป็นแนวทางหนึ่งที่จะกระตุ้นให้เกิดการแข่งขันในตลาดการขนส่งทางรถไฟ

แต่อย่างไรก็ตามการขนส่งทางรถไฟของประเทศไทยยังขาดหน่วยงานกลางที่ทำหน้าที่ประสานนโยบายจากทางภาครัฐ จึงส่งผลให้ขาดความต่อเนื่องในการส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งทางรถไฟของประเทศในทุกวันนี้ ดังนั้นจึงควรจัดตั้งหน่วยงานกลางขึ้นอันได้แก่ กรมการรถไฟ เพื่อทำหน้าที่รับผิดชอบและดูแลประสานงานตามภารกิจที่ได้รับมอบหมายจากทางภาครัฐเกี่ยวกับการขนส่งทางรถไฟ รวมทั้งเพื่อเป็นหน่วยงานที่ประสานงานกับองค์การหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศในด้านการขนส่งทางรถไฟโดยตรงอันจะเป็นการพัฒนากิจการขนส่งทางรถไฟให้มีบทบาทสูงขึ้นอีกทางหนึ่ง