

ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานของการขนส่งทางราง

การขนส่งทางรางของประเทศไทยประกอบไปด้วย ๔ ระบบ คือ (๑) การรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นโครงข่ายที่เชื่อมต่อกับส่วนภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศไทย มีระยะทางเดินรถไฟ ๔,๐๔๔ กิโลเมตร โดยเป็นทางเดี่ยว ๓,๙๕๔ กิโลเมตร และทางคู่เพียง ๙๐ กิโลเมตร หรือประมาณร้อยละ ๒ ของโครงข่ายทางรถไฟทั้งหมด (๒) ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (Bangkok Mass Transit, BMT) ให้บริการรถไฟฟ้าในระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร (๓) ระบบรถไฟฟ้ามหานคร (MRT) เป็นระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่ดำเนินการโดยการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.) ที่มีวัตถุประสงค์ คือเป็นเส้นทางสำหรับใช้เดินทางระยะสั้นเพื่อเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าอีกระบบหนึ่ง และ (๔) โครงข่ายรถไฟฟ้าชานเมือง (Commuter Train) เป็นโครงข่ายสายหลักเน้นให้บริการการเดินทางของผู้โดยสารระหว่างพื้นที่ชานเมืองกับพื้นที่ใจกลางกรุงเทพมหานคร ซึ่งในอนาคตจะเชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟชานเมืองที่ต่อขยายสู่เมืองหลักโดยรอบ มีเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อกับสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิ โดยมีรูปแบบการเดินรถของการรถไฟแห่งประเทศไทยในปัจจุบัน



34

ภาพที่ ๑ โครงสร้างการบริหารจัดการระบบรางของไทยในปัจจุบัน

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

๑) โครงสร้างในการบริหารจัดการระบบการขนส่งทางรางของไทย

ประเทศไทยเริ่มมีการพัฒนาและจัดทำระบบการขนส่งทางรางตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ ๕ จนถึงปัจจุบัน มีกฎหมายที่จัดตั้งและกำหนดอำนาจหน้าที่ขององค์กรที่รับผิดชอบและเกี่ยวข้องกับการวางแผนจัดทำระบบการขนส่งทางรางทั้งในส่วนภาครัฐและภาคเอกชนซึ่งแยกพิจารณาได้ ดังนี้

๑.๑) องค์กรภาครัฐ

องค์กรภาครัฐที่รับผิดชอบด้านการคมนาคมและการขนส่งทางรางหรือทางรถไฟของไทย ประกอบด้วยองค์กรระดับนโยบายและองค์กรระดับปฏิบัติการที่มีกฎหมายรองรับบทบาท อำนาจและหน้าที่ของแต่ละองค์กร ดังต่อไปนี้

องค์กรในระดับนโยบาย

องค์กรระดับนโยบายที่ควบคุมและกำกับดูแลด้านคมนาคมการขนส่งทางรางหรือทางรถไฟ ประกอบด้วย

(๑) กระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมเป็นราชการส่วนกลางระดับกระทรวงมีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการขนส่ง ธุรกิจการขนส่ง การวางแผนจราจร และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม และราชการอื่นตามที่มีกฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกระทรวงคมนาคมหรือส่วนราชการที่สังกัดกระทรวงคมนาคม ตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๔๕ มาตรา ๒๐ และมาตรา ๒๑ โดยมีการจัดตั้ง “คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก” เป็นองค์กรในรูปคณะกรรมการที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายว่าด้วยคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ประกอบด้วยนายกรัฐมนตรีเป็นประธานกรรมการ รองนายกรัฐมนตรีคนหนึ่งซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมายเป็นรองประธานกรรมการ รัฐมนตรีประจำสำนักนายกรัฐมนตรีคนหนึ่งซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมาย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ปลัดกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงคมนาคม ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร และผู้ทรงคุณวุฒิอีกไม่เกินหกคนซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้ง เป็นกรรมการ และให้ผู้อำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและจราจร เป็นกรรมการและเลขานุการ ทั้งนี้ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิต้องเป็นผู้มีความรู้ ความเชี่ยวชาญด้านการวางแผนจราจร วิศวกรรมจราจร วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม เศรษฐศาสตร์ เศรษฐกิจการคลัง หรือการผังเมือง ตามพระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๑ มาตรา ๔

คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑.๑) เสนอนโยบายและแผนหลักต่อคณะรัฐมนตรี

(๑.๒) พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนงาน โครงการ วงเงินลงทุน รวมทั้งพิจารณากำหนดโครงการที่จะใช้เงินกู้ ความช่วยเหลือจากต่างประเทศ และการเข้าร่วมลงทุนของภาคเอกชนของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการจราจร เพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามแผนหลัก

(๑.๓) กำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรทางบกเสนอต่อคณะรัฐมนตรี

(๑.๔) กำหนดมาตรการเกี่ยวกับการแก้ปัญหาการจราจรทางบก ตลอดจนกำกับดูแล เร่งรัดการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และประสานการปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรการนโยบาย และแผนหลักที่กำหนด

(๑.๕) พิจารณาเรื่องอื่นใดที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรทางบกตามที่คณะรัฐมนตรีหรือนายกรัฐมนตรีมอบหมาย

(๑.๖) ปฏิบัติการในเรื่องที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรทางบกตามที่คณะรัฐมนตรีมอบหมาย

(๑.๗) เสนอแนะให้มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับจราจรทางบก หรือกฎหมายอื่นที่มีผลกระทบกระเทือนต่อการจัดระบบการจราจรทางบกให้เหมาะสมกับสถานการณ์

(๑.๘) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของ คณะกรรมการ

ในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวข้างต้น คณะกรรมการอาจมอบให้สำนักงาน นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นผู้ปฏิบัติ หรือเตรียมข้อเสนอแนะยังคณะกรรมการ เพื่อพิจารณา ดำเนินการต่อไปก็ได้ ตามพระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๑ มาตรา ๕

(๒) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นองค์กรในระบบ บริหารราชการแผ่นดินที่เป็นราชการส่วนกลางระดับกรม สังกัดกระทรวงคมนาคม จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายว่า ด้วยคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก และให้มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๒.๑) ศึกษา สำรวจ วิเคราะห์สภาพการจราจรทางบก เพื่อวางแผนหลัก เสนอแนวนโยบาย และกำหนดมาตรฐานที่เกี่ยวกับการจัดระบบการจราจรตลอดจนมาตรการในการแก้ไข ปัญหาการจราจรให้คณะกรรมการพิจารณา

(๒.๒) วิเคราะห์และกลั่นกรองความเหมาะสมด้านเทคนิค เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และการผังเมืองของแผนงานและโครงการเสนอต่อคณะกรรมการ

(๒.๓) รวบรวมระบบข้อมูลด้านการจราจร เพื่อเผยแพร่หรือจำหน่ายแก่หน่วย ราชการและภาคเอกชน

(๒.๔) พิจารณาเสนอความเห็นต่อคณะกรรมการให้มีการปรับปรุง แก้ไข กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบกหรือกฎหมายอื่นที่มีผลกระทบกระเทือนต่อการจัดระบบการจราจรทางบก ให้เหมาะสมกับสถานการณ์

(๒.๕) พิจารณาจัดทำโครงการศึกษา ฝึกอบรม และเผยแพร่ความรู้ที่เกี่ยวกับการ จัดระบบการจราจรทางบก

(๒.๖) ปฏิบัติการและประสานงานอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจ หน้าที่ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร หรือตามที่คณะกรรมการมอบหมาย ตามพระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๑ มาตรา ๑๐

๑.๒ องค์กรระดับปฏิบัติการ

องค์กรระดับปฏิบัติการที่รับผิดชอบในการวางแผนและบริหารโครงการระบบ การขนส่งทางรางปัจจุบันมีทั้งองค์กรภาครัฐและภาคเอกชน ดังนี้

ก) องค์กรภาครัฐ รับผิดชอบการบริหารจัดทำบริการสาธารณะประเภท สาธารณูปโภคหรือสาธารณูปการด้านการขนส่งทางรางหรือทางรถไฟของประเทศ ดำเนินงานในรูปของ รัฐวิสาหกิจมีทั้งที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของราชการส่วนกลางและราชการส่วนท้องถิ่น ประกอบด้วย รัฐวิสาหกิจที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม คือ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และ บริษัท รถไฟฟ้า รฟท. จำกัด และรัฐวิสาหกิจภายใต้ การกำกับดูแลของราชการส่วนท้องถิ่นมีเฉพาะกรุงเทพมหานครเท่านั้น คือ บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด

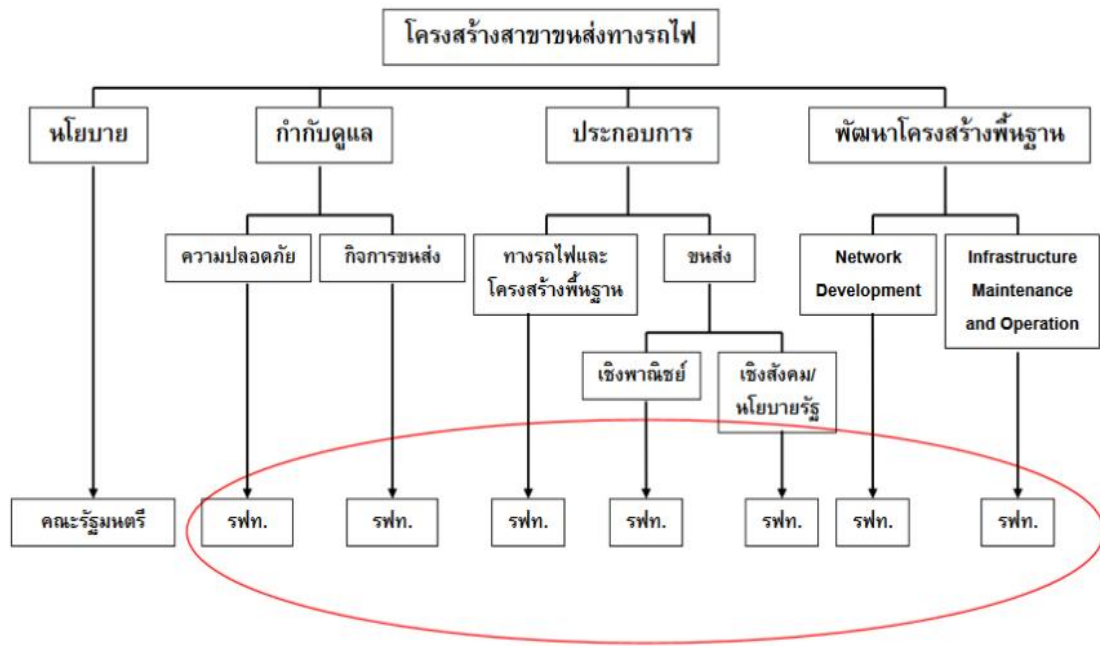
ข) องค์กรที่เป็นเอกชน รับผิดชอบการบริหารจัดทำบริการสาธารณะประเภท สาธารณูปโภคหรือสาธารณูปการ ด้านการขนส่งทางรางหรือทางรถไฟของประเทศในปัจจุบัน มี ๒ องค์กร คือ บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

จะเห็นว่า องค์กรที่รับผิดชอบระบบการขนส่งทางรางของไทยในปัจจุบัน มีแต่เฉพาะ องค์กรในระดับปฏิบัติการที่เป็นรัฐวิสาหกิจ ๒ แห่ง คือ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และการรถไฟฟ้าขนส่ง

มวชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ส่วนองค์กรภาคเอกชนภายใต้ระบบสัญญาสัมปทาน ที่ดำเนินการก่อสร้าง โครงสร้างพื้นฐาน และบริหารจัดการเดินรถไฟในเขตเมือง คือ กรุงเทพมหานครกับจังหวัดปริมณฑลเท่านั้น โดยไม่มีองค์กรภาครัฐในระดับนโยบายที่มีหน้าที่กำกับดูแลระบบทั้งระบบ เพื่อให้การขนส่งทางรางขับเคลื่อนไปในทิศทางเดียวกัน อีกทั้งรัฐบาลได้มีโครงการเกี่ยวกับการลงทุนรถไฟฟ้าความเร็วสูง และไม่มีการใดที่มีประสบการณ์ในการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงที่มีการเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดในภูมิภาคมาก่อน อย่างไรก็ตาม หากประเทศไทยจะมีโครงการรถไฟความเร็วสูง องค์กรที่จะทำหน้าที่ด้านบริหารจัดการย่อมมีความสำคัญอย่างยิ่งที่จะทำให้โครงการรถไฟความเร็วสูงนั้นสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องและไม่สร้างภาระการขาดทุนให้แก่รัฐบาล

๒) ศึกษากรณีโครงสร้างการบริหารกิจการรถไฟ: การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

การรถไฟแห่งประเทศไทย เริ่มต้นกิจการด้วยการเป็นหน่วยงานของรัฐบาล คือกรมรถไฟหลวง ก่อนเปลี่ยนสถานะเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากการกู้เงินธนาคารโลกเพื่อฟื้นฟูซ่อมแซมทางรถไฟหลังจากถูกทิ้งระเบิดเสียหายเป็นจำนวนมากในช่วงสงครามโลกครั้งที่ ๒ อย่างไรก็ดี การเปลี่ยนแปลงสถานภาพมาเป็นรัฐวิสาหกิจดังกล่าวกลับได้รับเสียงวิพากษ์วิจารณ์ในด้านลบมาโดยตลอดจากผู้ใช้บริการรถไฟในแทบทุกยุคทุกสมัย หากเมื่อพิจารณาจากบริบทโลกที่เทคโนโลยีได้รับการพัฒนาอย่างรวดเร็ว ระบบขนส่งทางรางในประเทศไทยกลับยังคงซาร์ตทรุดโทรม ขาดการซ่อมบำรุงและขาดวินัยในการเดินรถ การมีภารกิจการดำเนินงานในหลาย ๆ ด้านของการรถไฟแห่งประเทศไทย กล่าวคือ ส่วนหนึ่งต้องดำเนินกิจการในฐานะเครื่องมือของรัฐในการสร้างประโยชน์แห่งรัฐและประชาชนโดยรัฐให้การชดเชยผลประโยชน์ที่ขาดทุนขณะเดียวกันต้องดำเนินธุรกิจเพื่อแสวงผลกำไรเพื่อใช้ในการประกอบและขยายกิจการ ลักษณะการดำเนินกิจการดังกล่าวทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยประสบภาวะขาดทุนอย่างต่อเนื่องและถูกมองว่าเป็นภาระทางการเงินของรัฐบาลซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของอุปสรรคในการพัฒนากิจการขนส่งด้วยระบบรางของประเทศ



กระทรวงคมนาคมกำกับดูแลการดำเนินงานตามนโยบายและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
กระทรวงการคลังกำกับดูแลการบริหารจัดการด้านการเงิน

ภาพที่ ๒ โครงสร้างสาขาการขนส่งทางรถไฟในปัจจุบัน

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

โดย “การรถไฟแห่งประเทศไทย” มีวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้ (๑) รับโอนกิจการของ กรมรถไฟจากกรมรถไฟ กระทรวงคมนาคม (๒) จัดดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการรถไฟ เพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน และดำเนินธุรกิจอื่นเกี่ยวกับการขนส่งของรถไฟและธุรกิจอื่นซึ่งเป็น ประโยชน์แก่กิจการรถไฟ (พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๔๙๔, มาตรา ๖)

การรถไฟแห่งประเทศไทยมีอำนาจที่จะกระทำการต่าง ๆ ภายในขอบวัตถุประสงค์ ตามที่ระบุไว้ในมาตรา ๖ อำนาจเช่นนี้ให้รวมถึง

(๑) สร้าง ซื้อ จ้าง รับจ้าง จัดหา จำหน่าย แลกเปลี่ยน เช่า ให้เช่า เช่าซื้อ ให้เช่าซื้อ ยืม ให้ยืม และดำเนินงานเกี่ยวกับเครื่องใช้ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟ

(๒) ซื้อ จัดหา เช่า ให้เช่า เช่าซื้อ ให้เช่าซื้อ ถือกรรมสิทธิ์ ครอบครอง อาศัย ให้อาศัย จำหน่าย แลกเปลี่ยน และดำเนินงานเกี่ยวกับทรัพย์สินใด ๆ

(๓) กำหนดอัตราค่าภาระการใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการ รถไฟ และจัดระเบียบเกี่ยวกับวิธีชำระค่าภาระดังกล่าว

(๔) จัดระเบียบเกี่ยวกับความปลอดภัย การใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟ

(๕) กู้ยืมเงิน ให้กู้ยืมเงิน ลงทุน ร่วมลงทุน หรือออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใด เพื่อการลงทุน

(๖) รับส่งเงินทางรถไฟ

(๗) รับขนส่งคนโดยสาร สินค้า พัสดุภัณฑ์ และของอื่น ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับกิจการรถไฟ

(๘) ดำเนินกิจการโรงแรมและภัตตาคาร รวมตลอดถึงกิจการอื่นอันเป็นอุปกรณ์แก่กิจการโรงแรมหรือภัตตาคาร

(๙) จัดบริการท่องเที่ยวที่เกี่ยวเนื่องกับกิจการรถไฟ

(๑๐) จัดตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดเพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวกับกิจการรถไฟและธุรกิจอื่นที่เกี่ยวเนื่องกับกิจการรถไฟ ทั้งนี้ บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดดังกล่าวจะมีคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวถือหุ้นเกินกว่าร้อยละสี่สิบเก้าของทุนจดทะเบียนของบริษัทนั้นไม่ได้

(๑๑) เข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่น หรือถือหุ้นในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดเพื่อประโยชน์แก่กิจการรถไฟ (แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๓๕, มาตรา ๙)

จะเห็นได้ว่า ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เป็นหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบกิจกรรมหลักทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน บำรุงรักษา และประกอบการเดินรถไฟทั้งหมด โดยมีกิจกรรมหลักของระบบรางสามด้าน ได้แก่ การพัฒนาระบบโครงข่าย (network development) การบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานและจัดการเดินรถ (infrastructure maintenance and operation: IMO) และการเดินรถ ดังจะเห็นได้จากภาพที่ ๒ รถไฟนับเป็นพาหนะที่มีความสะดวก ปลอดภัย ตรงเวลา เข้ามาถึงใจกลางเมือง สามารถบรรทุก คน สัตว์ สินค้า มีความสิ้นเปลืองน้อยกว่าขนส่งมวลชนประเภทอื่น ๆ และก่อให้เกิดมลพิษน้อยกว่าการขนส่งมวลชนประเภทอื่น ในต่างประเทศการเดินทางโดยรถไฟจึงเป็นที่นิยมอย่างแพร่หลายและมีการปรับปรุงพัฒนาอย่างต่อเนื่อง แต่สำหรับประเทศไทยนั้น ระบบโครงสร้างพื้นฐานเห็นจะไม่มีการเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางที่ดีเท่าที่ควร เนื่องจากโครงสร้างพื้นฐานล้าสมัยและห้วงเวลามีสภาพทรุดโทรม มีอายุใช้งานนาน ต้องซ่อมแซมมาก ระบบทางเดี่ยวเป็นส่วนใหญ่ ส่งผลต่อคุณภาพการให้บริการและความล่าช้าในการเดินรถ ประกอบกับเส้นทางการเดินรถที่ไม่ครอบคลุมอันเป็นผลจากการเร่งพัฒนาถนนหลวงตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจในยุคแรก ๆ โดยทำให้รัฐบาลในสมัยนั้นภายใต้คำแนะนำของธนาคารโลกใช้เงินภาษีประชาชนไปกับการสร้างถนนหลวงมากกว่าส่งเสริมกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย อีกทั้งในเรื่องต้นทุนการดำเนินการที่สูงกว่าระบบขนส่งอื่น เพราะต้องลงทุนทั้งโครงสร้างทางรถไฟ อาณัติสัญญาณ ล้อเลื่อน และสถานี ขณะที่ผู้ประกอบการขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ จะรับผิดชอบเฉพาะยานพาหนะ (รถ เรือ เครื่องบิน) และมีหน่วยงานราชการเป็นผู้รับผิดชอบองค์ประกอบอื่น ๆ เช่น กรมทางหลวง กรมเจ้าท่า การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย ทำให้การขนส่งระบบรางโดยการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถแข่งขันได้อย่างเท่าเทียม ทั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยมีโครงสร้างองค์กรที่มีขนาดใหญ่จากภารกิจงานให้บริการด้านรถไฟทั้งระบบ ทั้งด้านการก่อสร้างทางรถไฟ การควบคุมการเดินรถทั้งขบวนรถโดยสารและขบวนรถสินค้า การบริหารทรัพยากรสินเพื่อใช้ในการธุรกิจหลักด้านการเดินรถ และงานที่ไม่ใช่ธุรกิจหลักด้านการเดินรถ การให้บริการขนส่งคนโดยสารและสินค้า การให้บริการรถไฟฟ้าในเขตเมือง (Airport Rail Link) และการเป็นหน่วยงานด้านการกำกับดูแลทั้งด้านการให้บริการ ความปลอดภัย และกำหนดอัตราค่าโดยสาร แตกต่างจากหน่วยงานอื่นในภาคคมนาคมที่มี การแยกงานโครงสร้างพื้นฐานออก