



บทที่ 3

การคัดกรองด้านการขนส่งผู้โดยสารของการรถไฟฯ

การคัดกรอง เป็นส่วนหนึ่งในการดำรงชีวิตของมนุษย์ทุกคน เริ่มตั้งแต่การมีภาวะเป็นครอบครัวของมนุษย์ที่จัดได้ว่าเป็นสังคมเริ่มแรก ของมนุษย์ ซึ่งแต่ละคนก็ย่อมมีบทบาทแตกต่างกันออกไป เช่น บทบาทของบิดา มารดา บุตร ญาติ หรือคนอาศัย เป็นต้น ต่างคนต่างก็ต้องแสดงบทบาทของตนเองให้ดีที่สุดโดยมีหัวหน้าครอบครัว อาจจะเป็น บิดา มารดา หรือคนใดคนหนึ่ง เป็นผู้นำและประสานปลัสัยต่าง ๆ เข้าด้วยกัน เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ประสงค์ของครอบครัวนั้น ๆ

ในด้านของธุรกิจหรือองค์การก็เช่นเดียวกัน จำเป็นต้องมีการคัดกรองซึ่งเป็น กระบวนการที่เด่นชัด ซึ่งประกอบด้วยการวางแผน การคัดสายงาน การปฏิบัติขั้นดำเนินการและการควบคุม กิจกรรมต่าง ๆ เหล่านี้จะถูกปฏิบัติโดยการใช้อุบุคคลและทรัพยากรต่าง ๆ ที่ธุรกิจหรือองค์การมีอยู่ เพื่อให้บรรลุผลสำเร็จและมีประสิทธิภาพตามวัตถุประสงค์ของธุรกิจหรือองค์การนั้น ๆ

อย่างไรก็ตาม วัตถุประสงค์ของธุรกิจหรือองค์การแต่ละแห่งย่อมแตกต่างกันออกไป กล่าวคือ องค์การธุรกิจเอกชนนั้นตั้งขึ้นมา โดยมีวัตถุประสงค์หลักในการมุ่งหากำไรซึ่งเป็นสิ่งสูงใจ ในการดำเนินงานและขยายธุรกิจต่อไป ส่วนองค์การของรัฐบาลนั้นจัดตั้งขึ้นมา โดยมีวัตถุประสงค์หลักแตกต่างกันออกไป เป็นต้นว่า

1. เพื่อประโยชน์แก่สังคมเป็นส่วนรวม ประชาชนทุกคนมีสิทธิ์จะได้รับประโยชน์จากสินค้าและบริการประเภทนี้ซึ่งจะไม่มีจำหน่ายในท้องตลาด เช่น ล้วนล่าธารณะ อนามัย ล่าธารณสุข ฯลฯ

2. เพื่อป้องกันผลเสียต่อสังคมทั้งทางตรงและทางอ้อม ซึ่งถ้าให้เอกชนดำเนินการผลิตโดยเสรีจะเกิดผลเสียอย่างร้ายแรงต่อสังคม เช่น ลูรา ยาสูบ ไฟ ฯลฯ

3. เพื่อป้องกันการผูกขาดโดยเอกชน เช่น เหมืองแร่ ปูนซีเมนต์ ฯลฯ

4. เอกชนไม่อยู่ในฐานะที่จะลงทุนได้ เนื่องจากเป็นโครงการขนาดใหญ่ต้องการ

เงินลงทุนจำนวนมาก ซึ่งนอกเหนือความสามารถของเอกชน เช่น ประปา ไฟฟ้า โทรศัพท์ การคมนาคมขนส่ง ฯลฯ นอกจากนี้แล้วกิจกรรมเหล่านี้ยังเป็นสาธารณูปโภคที่ให้บริการแก่ประชาชนอีกด้วย

5. เพื่อหารายได้ให้รัฐตามสัดส่วนที่กฎหมายกำหนดไว้ เนื่องจากรายได้จากด้านภาษีอากรแต่เพียงอย่างเดียวไม่เพียงพอต่อการบริหารประเทศ เช่น สลากกินแบ่ง ฯลฯ

6. เพื่อริเริ่มและส่งเสริมอาชีพของประชาชน เช่น องค์กรส่วนย่อย องค์กรสะพานปลา ฯลฯ

7. เพื่อรักษาเสถียรภาพและพัฒนาทางเศรษฐกิจ ซึ่งเป็นหน้าที่ของรัฐบาลโดยตรง เช่น องค์กรเชื้อเพลิง องค์กรแบตเตอรี่ องค์กรผลิตอาหารสำเร็จรูป ฯลฯ

8. เพื่อความมั่นคงด้านการเงิน เช่น ธนาคาร สถานธนาฑูเคราะห์ ฯลฯ

9. เพื่อเชิดชูเกียรติคุณของประเทศ ช่วยให้ประเทศมีชื่อเสียงเป็นที่รู้จักของคนต่างชาติ เช่น การท่องเที่ยว การบิน การเดินเรือ ฯลฯ

ด้วยเหตุผลและวัตถุประสงค์ต่าง ๆ ดังกล่าวนี้ รัฐบาลจึงต้องเข้าแทรกแซงกิจกรรมต่าง ๆ แต่เพื่อให้สามารถดำเนินงานได้คล่องตัวเช่นเดียวกับเอกชน จึงได้จัดตั้งหน่วยงานธุรกิจของรัฐขึ้นในรูปแบบของรัฐวิสาหกิจ สังกัดหน่วยราชการตามความเหมาะสม โดยได้กำหนดวัตถุประสงค์และสัดส่วนของกำไรสุทธิที่ต้องส่ง เป็นรายได้ให้รัฐแตกต่างกันออกไปในแต่ละรัฐวิสาหกิจ

การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดเป็นรัฐวิสาหกิจประเภทสาธารณูปโภคที่จัดตั้งขึ้นโดยตราพระราชบัญญัติจัดตั้ง โดยเฉพาะ ทุนดำเนินงานทั้งหมดเป็นของรัฐบาลโดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อให้บริการด้านการขนส่งแก่ประชาชน แต่ในขณะเดียวกันก็ ควรจะมีผลกำไรจัดส่ง เป็นรายได้ให้รัฐด้วย

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าการดำเนินงานของการรถไฟฟ้า นั้น นอกจากจะมุ่งที่การให้บริการ
สาธารณะแก่ประชาชนเป็นหลักแล้ว ควรจะมีผลกำไรด้วยเพื่อจัดสรรส่วนหนึ่งส่งรัฐบาลและส่วน
ที่เหลือเพื่อทำการขยายขอบเขตการดำเนินงานอันเป็นการให้บริการแก่ประชาชนได้อย่างทั่วถึง

การที่การรถไฟฟ้า จะดำเนินงานให้บรรลุถึงวัตถุประสงค์ดังกล่าวข้างต้นได้อย่างมี
ประสิทธิภาพนั้น จำเป็นจะต้องมีการจัดการอย่างเป็น กระบวนการที่แน่ชัดในด้านการวางแผน
การก่อสร้างงาน การปฏิบัติขั้นดำเนินการ และการควบคุม ไม่ว่าจะเป็นด้านการขนส่งสินค้าหรือ
ผู้โดยสารก็ตาม

หน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสาร

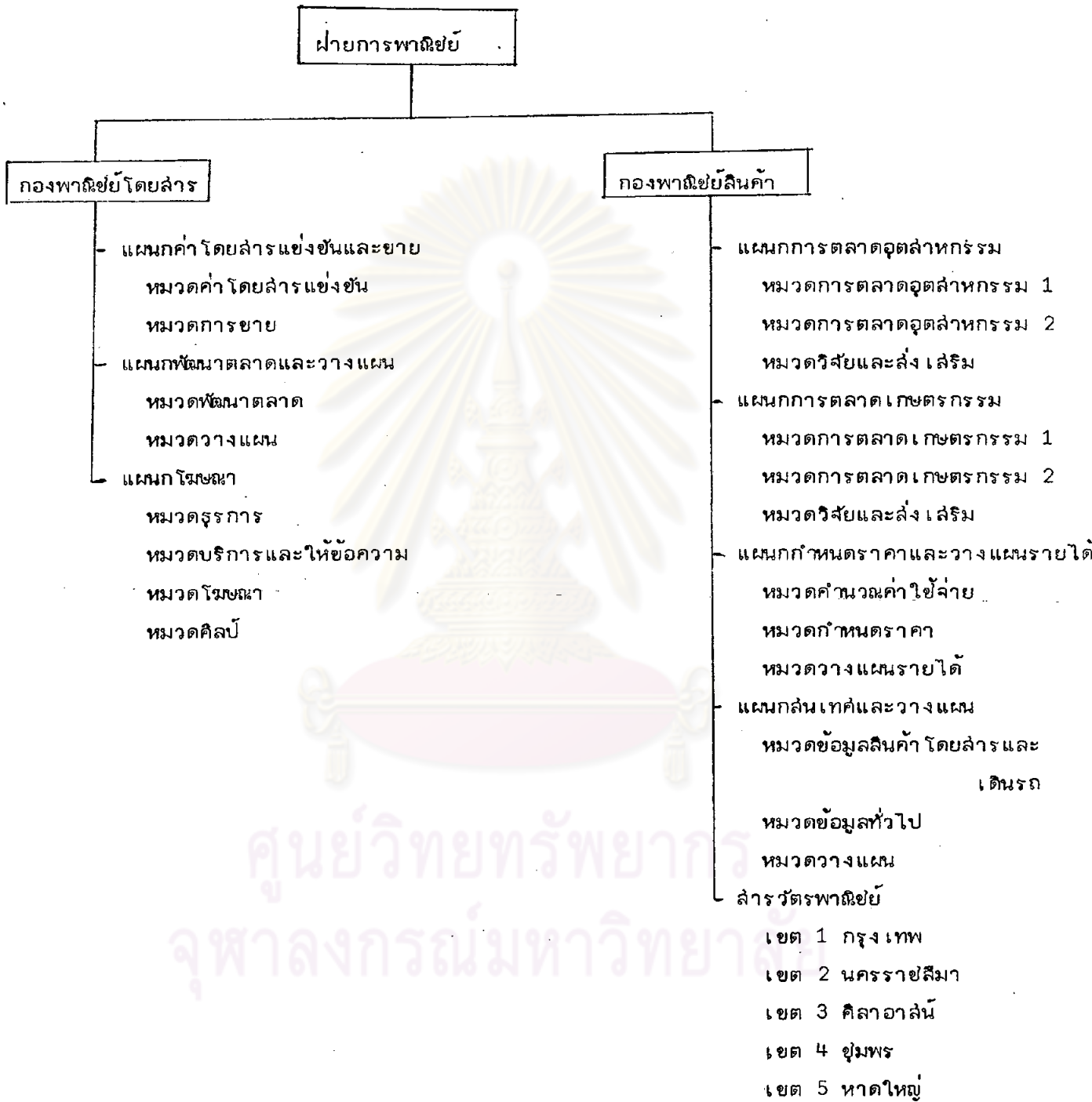
จากโครงสร้างการองค์กรของการรถไฟฟ้า ในรูปที่ 2 (บทที่ 2 หน้า 23) จะเห็นได้ว่า
ทุกหน่วยงานมีส่วนในการก่อให้เกิดกิจกรรมการขนส่งผู้โดยสารทั้งสิ้น ทั้งทางตรงและทางอ้อม
จะขาดหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งมิได้ แต่เพื่อให้การศึกษาค้นคว้านี้เป็นไปตามวัตถุประสงค์และ
จุดมุ่งหมาย สิ่งแยกศึกษาโดยละเอียดในหน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสารเท่านั้น
ได้แก่ ฝ่ายการพาณิชย์ ฝ่ายการเดินรถ และฝ่ายการช่างกล ส่วนหน่วยงานอื่นนอกจากที่กล่าว
นี้ สดได้เป็นหน่วยงานรองที่มีส่วนสนับสนุนให้เกิดบริการขนส่งผู้โดยสารอื่น ซึ่งได้กล่าวโดยย่อไว้แล้ว
ในท้ายบทที่ 2

ในแต่ละฝ่ายดังกล่าวจะทำการศึกษาถึง โครงสร้างและการดำเนินงานเฉพาะส่วนงาน
ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการขนส่งผู้โดยสารเท่านั้น

1. ฝ่ายการพาณิชย์

ฝ่ายการพาณิชย์มีหน้าที่ค้นคว้า ริเริ่ม หาวิธีการให้มีการขนส่งผู้โดยสารและ
สินค้าให้มากขึ้น และทำให้การขนส่งนั้น ๆ มีกำไรมากที่สุด ในขณะที่เดียวกันก็ต้องตอบสนองความ
ต้องการของผู้ใช้บริการ โดยการขยายขอบเขตงานด้านพาณิชย์ให้กว้างขวางยิ่งขึ้น โดยให้
เชี่ยวชาญในงานแต่ละเรื่องและมีความรู้ในงานที่ทำให้ลึกซึ้งขึ้น มีความรอบรู้เกี่ยวกับพฤติกรรม
ของผู้โดยสารแต่ละกลุ่ม แต่ละท้องถิ่นให้ละเอียด เพื่อเป็นประโยชน์ในด้านการวางแผนงาน
ฝ่ายพาณิชย์มีการจัดแบ่งส่วนงานดังนี้คือ

รูปที่ 16 แผนภูมิแสดงการแบ่งส่วนงานของฝ่ายการพาณิชย์ พ.ศ. 2524



ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

ฝ่ายการพาณิชย์มีผู้อำนวยการฝ่าย เป็นผู้ควบคุมบังคับบัญชารับผิดชอบยื่นตรงต่อรองผู้ว่าการด้านบริหาร ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์ มีหน้าที่และความรับผิดชอบดังนี้

- กำหนดนโยบายและวางแผนงานด้านการตลาดทั้งระยะสั้นและระยะยาว
- กำหนดนโยบายและแผนการขายเพื่อให้บรรลุรายได้ประจำปีที่ตั้งเป้าหมายไว้
- กำหนดแนวทางในการติดต่อกับลูกค้าในระดับต่าง ๆ และติดต่อกู้การค้ารายใหญ่ด้วยตนเอง
- วางนโยบายในด้านตั้งราคา ค่า โดยสำรวจและคำนวณ และแก้ไขปรับราคาหรือเสนอแก้ไขเพื่อเพิ่มรายได้
- ร่วมกับฝ่ายการบัญชีในการพิจารณาต้นทุนทำการ
- วางนโยบายในการส่งเสริมทางแยกอุตสาหกรรม
- ติดต่อกับองค์กรและบริษัทผู้ประกอบการขนส่งทางอื่น เพื่อวางแผนการขนส่งโดยรถไฟ ประสานกับการขนส่งทางอื่น
- วางแผนและจัดระบบการเสาะหา รวบรวม และใช้ประโยชน์ข้อมูล ข้อเสนอเทศ
- วางแผนโฆษณาเพื่อส่งเสริมการขายด้านโดยสารและสินค้า
- พิจารณาคำนวณความต้องการและอุปกรณ์รถโดยสาร รถสินค้า ร่วมกับฝ่ายการเดินรถและฝ่ายการช่างกล
- พิจารณาร่วมกับฝ่ายการเดินรถเพื่อเพิ่ม ยกเลิก และเปลี่ยนแปลงกำหนดเวลา และการจัดเดินรถขบวนรถโดยสารและสินค้า เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการและสภาพการณ์ด้านพาณิชย์
- เสนอแนะและพิจารณาร่วมกับฝ่ายการเดินรถ ปรับปรุงคุณภาพบริการ
- เสนอแนะและพิจารณาร่วมกับฝ่ายการเดินรถในการแก้ไขระเบียบ คำสั่ง เพื่อให้บริการสะดวกขึ้น
- แนะนำฝ่ายการเดินรถให้ทราบข้อควรแก้ไขในการจัดบริการที่สถานี ที่ทำการรับส่งสินค้า ขบวนรถ รถเลียบ และโรงแรม
- เสนอแนะเกี่ยวกับวิธบริหารประโยชน์จากที่ดินของทางรถไฟฯ และการหาประโยชน์ในด้านอื่น ๆ

- ติดตามผลการดำเนินงานรายไตรมาส โดยสารและสินค้า และหาข้อแก้ไขเมื่อรายได้ไม่เป็นไปตามที่ตั้ง เป้าหมายไว้
- วางแผนและจัดระบบฝึกอบรม ใช้งาน และให้ความรู้แก่เจ้าหน้าที่ในฝ่ายฯ
- วางแผนและปรับปรุงแก้ไขการศึกรูปงาน รวมทั้ง เขตรับผิดชอบของสารวัตรพาณิชย์ ให้เข้ากับสภาพงานที่เปลี่ยนแปลง
- กำหนดแนวทางในการประชุมสารวัตรพาณิชย์ และประชุมหารือระหว่างเจ้าหน้าที่อื่น ๆ
- รับผิดชอบเกี่ยวกับโครงการพัฒนาในส่วนที่เกี่ยวข้องกับงานพาณิชย์
- เป็นผู้แทนการรถไฟฟ้า ในเรื่อง เกี่ยวกับการประสานงานขนส่ง และการเศรษฐกิจและพาณิชย์ ตามที่การรถไฟฟ้า จะแต่งตั้ง

กองพาณิชย์ โดยสารทำหน้าที่ควบคุมและรับผิดชอบการทำงานของแผนกที่อยู่ในสังกัด

ให้บรรลุเป้าหมายเสนอความเห็นหรือข้อเสนอนั้นในเรื่องต่าง ๆ ที่จะต้องกำหนดเป็นนโยบายของฝ่ายการพาณิชย์ มีหัวหน้ากองพาณิชย์โดยสารเป็นผู้รับผิดชอบ หน่วยงานในความรับผิดชอบแบ่งออกเป็น 3 แผนก คือ

1. แผนกค่าโดยสารแข่งขันและขาย ทำหน้าที่รับผิดชอบงานด้านค่าโดยสารและการขาย โดยทำการศึกษา วิเคราะห์ และวิจัย ทั้งในส่วนของการรถไฟฟ้า และคู่แข่งอื่น งานในหน้าที่ของแผนกนี้แบ่ง เป็น 2 หมวด ได้แก่

ก. หมวดค่าโดยสารแข่งขัน มีหน้าที่และความรับผิดชอบเกี่ยวกับ

- ศึกษาติดตามการแข่งขันโดยทั่วไป และ เฉพาะจุด
- ดำเนินการสอบถามความเห็นผู้โดยสาร เพื่องานวิจัยและวิเคราะห์
- ศึกษาความเหมาะสมในส่วนสัมพันธ์ของอัตราค่าโดยสารระหว่าง
ชั้นต่าง ๆ
- ศึกษาเรื่องค่าธรรมเนียมต่าง ๆ
- ดำเนินการออกใบแทรกฯ สุ่มข้อบังคับในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ
อัตราค่าโดยสาร
- ศึกษาค่าโดยสารรถยนต์และต้นทุนทำการของการประกอบการ
รถยนต์โดยสาร
- ศึกษาโอกาสที่จะเปิดบริการร่วมกับการขนส่งทางอื่น

- ปรับปรุงอัตราค่าโดยสารมาตรฐานและค่าธรรมเนียมต่าง ๆ
- รวมทั้งการติดตามและวิจัยผล
- ตั้งค่าโดยสารพิเศษเพื่อส่งเสริมให้มีการเดินทาง รวมทั้งการติดตามและวิจัยผล
- พิจารณาตั้งค่าโดยสารหมู่คณะ รวมทั้งการติดตามและวิจัยผล

ข. หมวดการขาย มีหน้าที่และความรับผิดชอบเกี่ยวกับ

- จัดทำบัญชีลูกค้านำโดยสำร
- หาลูกค้าหมู่คณะ เช่น จากบริษัทท่องเที่ยว สโมสร สมาคม หน่วยงานโรงเรียน ฯลฯ
- ติดตามทดสอบการให้บริการ และคุณภาพของบริการด้านโดยสำรทุกชนิด และเสนอข้อแก้ไข
- ติดตามความเหมาะสมของกำหนดเวลาขบวนรถโดยสำรและเวลาหยุด และเสนอข้อแก้ไข
- ติดตามความสะดวกในการต่อขบวนรถ
- ติดตามผลการเปิดเดินขบวนรถใหม่
- ติดตามคุณภาพของบริการของการโดยสำรผ่านเขต
- หาทางส่งเสริมการโดยสำรผ่านเขต

2. แผนกพัฒนาตลาดและวางแผน ทำหน้าที่รับผิดชอบงานด้านการขยายตลาด

ประมาณรายได้และความต้องการด้านการโดยสำรในอนาคต เพื่อเป็นข้อมูลในการวางแผนงานในหน้าที่ของแผนกนี้แบ่งเป็น 2 หมวด ได้แก่

ก. หมวดพัฒนาตลาด มีหน้าที่และความรับผิดชอบเกี่ยวกับ

- วิจัยตลาดเพื่อพยายามหาผู้โดยสำรกลุ่มใหม่
- วิเคราะห์การขาดทุนกำไรของรถโดยสำร ขบวนรถ และบริการแต่ละชนิด และเสนอข้อแก้ไข
- ติดตามความหนาแน่นเบาบางของการโดยสำรในฤดูต่าง ๆ ของสายต่าง ๆ เพื่อแจ้งให้ฝ่ายการเดินรถจัดวางแผนการพ่วงรถให้เหมาะสมและติดตามวิจัยผล

- ติดตามรูปการ เดินทางของผู้โดยสาร เพื่อวางแผนการตัดขบวนรถ
- เล่นอเปิดเดินหรือยกเล็กเดินขบวนรถโดยสาร เมื่อมีเหตุผลทางด้าน การพาณิชย์ และติดตามวิจัยผล

ข. หมวดวางแผน มีหน้าที่และความรับผิดชอบเกี่ยวกับ

- ทำพยากรณ์ปริมาณและรายได้การ โดยสาร และติดตามปรับปรุง และวิจัยข้อแตกต่าง พร้อมเล่นข้อแก้ไข
- ศึกษาพิจารณาแบบของสถานีในส่วนที่เกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ของผู้โดยสาร
- พิจารณาแบบรถโดยสาร อุปกรณ์ในด้านความสะดวกสบายของรถ โดยสาร และความต้องการของรถโดยสารในอนาคต รวมทั้ง ศึกษาถึงการพัฒนาแบบรถโดยสาร
- ติดตามข่าวข้อมูลด้านการ โดยสารทั่วไป
- ติดตามและวิเคราะห์เรื่องราวด้านเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งจะมีผล ถึงการเปลี่ยนแปลงการ โดยสารทั้งระยะสั้นและระยะยาว
- ติดตามและศึกษา เรื่องการขนส่งมวลชน
- ติดตามการพัฒนาของการขนส่งผู้โดยสารอื่น. เช่น รถยนต์ และ เครื่องบิน
- ติดตามการสร้างถนน และประเมินผลกระทบต่อ การ โดยสารรถไฟ

3. แผนกโฆษณา ทำหน้าที่รับผิดชอบงานด้านการ โฆษณาของการรถไฟฟ้า

ทั้งหมด ตั้งแต่การกำหนดนโยบายและวางแผนการ โฆษณา ดำเนินการจนออกมา เป็นผลงาน ที่พร้อมจะใช้งานได้ งานในหน้าที่ของแผนกนี้แบ่ง เป็น 4 หมวด ได้แก่

ก. หมวดธุรการ มีหน้าที่และความรับผิดชอบเกี่ยวกับ

- ตรวจผ่านหนังสือทุกเรื่องของแผนก
- ควบคุมบัญชีวัสดุถาวร
- จัดทำหนังสือโต้ตอบทั้งภาษาไทยและอังกฤษ

- จัดทำสารบรรณและประวัติของพนักงานในแผนก
- รับและจัดส่งหนังสือและเอกสาร
- ร่วมกับหมวดบริการและให้ข้อความวางแผน และจัดทำแผนงาน
การทัศนอาจร (เป็นครั้งคราว)

ข. หมวดบริการและให้ข้อความ มีหน้าที่และความรับผิดชอบเกี่ยวกับ

- ให้ข้อความเกี่ยวกับบริการโดยสารถือผู้มาติดต่อสอบถาม
- จัดบริการตอบข้อถามทาง โทรศัพท์
- ให้คำแนะนำเกี่ยวกับการกระจายเสียงของสถานีและขบวนรถ
- จัดเจ้าหน้าที่ออกทำการแนะนำ โฆษณา และกระจายเสียงร่วมกับ
เจ้าหน้าที่สถานีและขบวนรถในโอกาสจำเป็น
- จัดทำประกาศการรถไฟฯ
- จัดทำกำหนดเวลาเดินรถย่อ
- วางแผนและจัดทำแผนงานการทัศนอาจรเพื่อส่ง เสริมบริการบาง
อย่าง (เป็นครั้งคราว)
- จัดทำป้ายเอกสาร สิ่งพิมพ์ และอื่น ๆ ที่จัดขึ้นเพื่อจำหน่าย

ค. หมวดโฆษณา มีหน้าที่และความรับผิดชอบเกี่ยวกับ

- เล่นออกความเห็นเกี่ยวกับแผนการและขั้นตอนของการโฆษณา
- จัดทำโฆษณากิจการของรถไฟทางสื่อมวลชน
- จัดทำข่าว สารคดี ข่าวภาพ ลงในหนังสือพิมพ์ เพื่อแนะนำ
หรือส่งเสริมบริการ
- จัดทำวารสาร เพื่อเผยแพร่กิจการด้านบริการและด้านพาณิชย์
- ให้คำแนะนำในการประกาศโฆษณาสำหรับสถานี และขบวนรถ

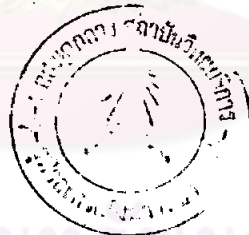
ง. หมวดศิลป์ มีหน้าที่และความรับผิดชอบเกี่ยวกับ

- ออกแบบและเขียนป้ายโฆษณาทุกชนิด
- จัดถ่ายภาพ ล้าง อัด ขยายภาพเพื่อใช้ในการโฆษณา

- ออกแบบและดำเนินการจัดทำสิ่งพิมพ์ในงานของแผนกโฆษณา
ทุกชนิด
- ออกแบบงานโฆษณาในวารสารต่าง ๆ

2 ฝ่ายการเดินรถ

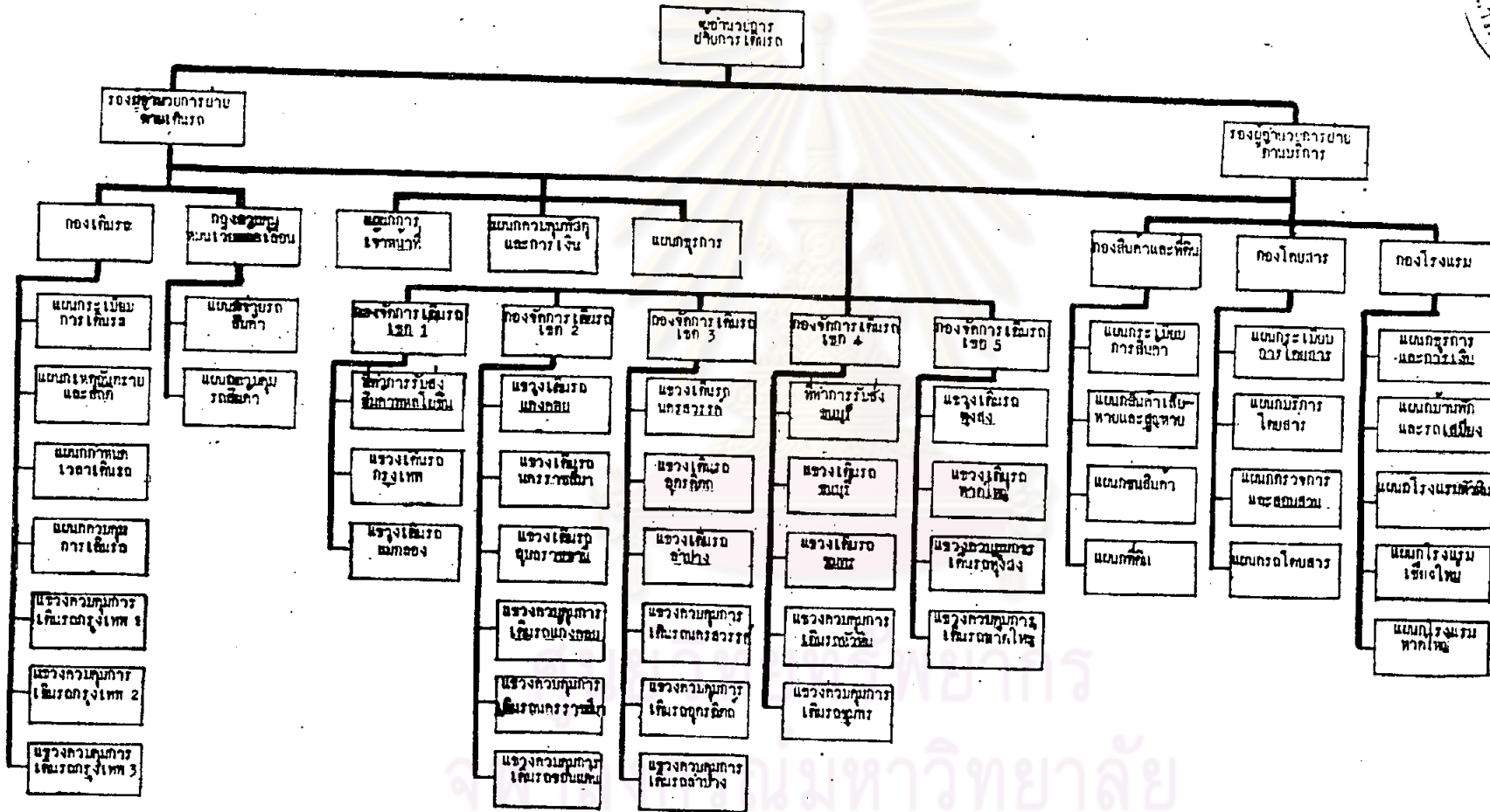
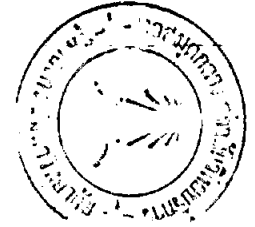
ฝ่ายการเดินรถ มีหน้าที่ควบคุมดูแลในด้านการขนส่ง จัดการเดินรถรับส่งคน โดยล่ำและสินค้าตามทางรถไฟที่เปิดการเดินรถแล้ว ควบคุมการจ่ายหมุนเวียนรถสินค้า และ การใช้ประโยชน์รถโดยล่ำ จัดการ โรงแรมและรถเล่บียง จัดการให้เข้าที่ดินให้เข้าอาคาร ให้เข้าสถานที่อันเป็นกรรมสิทธิ์หรืออยู่ในความครอบครองของการรถไฟฯ มีผู้อำนวยการฝ่าย เป็นผู้ควบคุมบังคับบัญชารับผิดชอบ ขึ้นตรงต่อรองผู้ว่าการด้านปฏิบัติการ มีการจัดแบ่งส่วนงาน ดังนี้



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รูปที่ 17 แผนภูมิแสดงการแบ่งส่วนงานของฝ่ายการเดินรถ พ.ศ. 2524

แผนผังการแบ่งส่วนงานในฝ่ายการเดินรถ



ฝ่ายการเดินรถเป็นฝ่ายที่ใกล้ชิดกับประชาชนผู้ให้บริการมากที่สุด มีส่วนทั้งในด้านการผลิตบริการและขายบริการ การแบ่งส่วนงานของฝ่ายการเดินรถ จะกล่าวโดยละเอียดเฉพาะหน่วยงานที่เกี่ยวกับการโดยสารเท่านั้น เนื่องจากพนักงานการรถไฟฟ้า ประมาณ 30% มาจากฝ่ายการเดินรถ สิ่งต้องมีรองผู้อำนวยการฝ่ายด้านเดินรถและด้านบริการ เพื่อให้การควบคุมดูแลการปฏิบัติงานเป็นไปโดยทั่วถึงและมีประสิทธิภาพ การแบ่งส่วนงานของฝ่ายการเดินรถมีดังนี้

1. กองเดินรถ มีหัวหน้ากองเดินรถเป็นผู้ควบคุมบังคับบัญชา มีหน่วยงานในความรับผิดชอบดังนี้

ก. แผนกระเบียบการเดินรถ มีหน้าที่และความรับผิดชอบดังนี้

- ควบคุมนโยบายการเดินรถที่จะต้องปรับปรุงใหม่ให้เป็นไปตามโครงการพัฒนา เศรษฐกิจและการลงทุนของการรถไฟฟ้า
- พิจารณาสัตวรางแผนผังย่านสถานี อาคาร ร่วมกับกองสินค้า เพื่อให้สอดคล้องกับการเดินรถ
- พิจารณาข้อเสนอก่อนที่ขอให้เปิดที่หยุดรถ สถานี ตลอดจนการต่อเติมอาคาร ทางหลัก ทางตัน และชานชาลา
- ขออนุมัติเปิดและประกาศใช้ที่หยุดรถ สถานี ทางแยก ทางหลัก ทางตัน ชานบรทุก ทางสามเหลี่ยมสำหรับรถจักรยาน และกำหนดขึ้นสถานี
- รวบรวมงานใหม่งบประมาณก่อสร้างบนทางเปิดจากเขต

ข. แผนกเหตุอันตรายและสถิติ มีหน้าที่และความรับผิดชอบดังนี้

- ตรวจสอบรายงานเรื่องรถตกราง ขบวนรถชนกัน เข้าสู่รางผิด
- เก็บสถิติเหตุอันตรายต่าง ๆ

ค. แผนกกำหนดเวลาเดินรถ มีหน้าที่และความรับผิดชอบดังนี้

- ประกาศเดินขบวนรถพิเศษ และเปลี่ยนแปลงกำหนดเวลาเดินรถ
- ประกาศเดินขบวนรถเดินลงจากกองโรงงานมักกะสัน ขบวนรถก่อสร้างที่ได้รับการติดต่อจากฝ่ายที่เกี่ยวข้องในส่วนกลาง ประกาศงดเดินขบวนรถในเมื่อมีอุบัติเหตุที่ท่าวมทางขาดขบวนรถผ่านไปมาไม่ได้

- พิจารณาข้อ เสนอของบุคคลภายนอกหรือในวงราชการ เรื่องขอเปลี่ยนแปลงกำหนดเวลา เติมนรถหรือขอให้ประกาศ เติมนขบวนรถพิเศษ
- ทำแผนผังกำหนดเวลา เติมนรถและควบคุมการ เติมนรถตามความต้องการของแผนกที่เกี่ยวข้องในกอง เติมนรถ
- ควบคุมการรับส่ง โทร เลข

ง. แผนกควบคุมการ เติมนรถ มีหน้าที่และความรับผิดชอบดังนี้

- ควบคุมดูแลและบังคับบัญชา แขวงควบคุมการ เติมนรถกรุงเทพฯ 1, 2, 3
- พิจารณา เกี่ยวกับระเบียบกฎข้อบังคับควบคุมการ เติมนรถ
- ตรวจสอบเวลา เติมนรถและขบวนรถที่เดินช้ากว่ากำหนดเวลา
- รวบรวมระยะเวลา เติมนรถส่งฝ่ายการบัญชีและช่างกล
- สัตทำสถิติและระยะทางการ เติมนรถส่งฝ่ายการบัญชีและช่างกล
- ควบคุมการรับและส่ง วิทยุและโทรพิมพ์

2. กองควบคุมหมนเวียนล้อเลื่อน มีหัวหน้ากองควบคุมหมนเวียนล้อเลื่อน เป็นผู้ควบคุมบังคับบัญชา ควบคุมและรับผิดชอบ เกี่ยวกับการจ่ายและควบคุมรถสินค้า

3. กองสินค้าและที่ดิน มีหัวหน้ากองสินค้าและที่ดินเป็นผู้ควบคุมบังคับบัญชา มีหน้าที่และความรับผิดชอบ เกี่ยวกับการ เติมนรถสินค้าและการใช้ประโยชน์จากที่ดินของการรถไฟฯ

4. กองโดยสาร มีหัวหน้ากองโดยสาร เป็นผู้ควบคุมบังคับบัญชา มีหน่วยงานในความรับผิดชอบดังนี้

ก. แผนกระเบียบการโดยสาร มีหน้าที่และความรับผิดชอบเกี่ยวกับระเบียบการโดยสารต่าง ๆ ดังนี้

- รักษากฎข้อบังคับว่าด้วยระเบียบการบรรทุกส่งผู้โดยสารและสัมภาระของผู้โดยสารตามทางรถไฟ
- ออกใบแทรกและคำสั่งให้ เป็นไปตามกฎข้อบังคับว่าด้วยการบรรทุกส่งผู้โดยสารและสัมภาระ

- ควบคุมและออกระเบียบการ เกี่ยวกับตัว โดยสารทุกชนิด
- พิจารณา เสนอการให้ขบวนรถหยุดรับส่งผู้โดยสารตามสถานีและปรับปรุงการเดินขบวนรถโดยสาร
- ควบคุมและออกระเบียบการ เกี่ยวกับตัวแทนจำหน่ายตั๋วของการรถไฟ
- ควบคุมและออกระเบียบการ เกี่ยวกับพนักงานรถนอน
- ติดตามจำนวนผู้โดยสาร เพื่อเพิ่มหรือถอนรถโดยสาร
- ควบคุมและออกระเบียบการห้องรับฝากของตามสถานีต่าง ๆ
- พิจารณาและดำเนินการเกี่ยวกับการร้องเรียนให้เปลี่ยนแปลงกำหนดเวลารถโดยสาร
- ตรวจสอบประกอบค่าแรงความการออกและยกเลิกใบเบิกทางประเภทต่าง ๆ
- ควบคุมจัดทำสถิติต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับจำนวนผู้โดยสารขบวนรถและการใช้ใบเบิกทางต่าง ๆ
- พิจารณา เสนอและดำเนินการแก้ไขระเบียบการต่าง ๆ เกี่ยวกับด้านโดยสาร (ด้านคำสั่งปฏิบัติ)
- ติดตามผลการเดินขบวนรถที่มีการโดยสารพร้อม เสนอความเห็น
- พิจารณาจัดเดินขบวนรถพิเศษช่วยการโดยสาร
- รวบรวมผลการจัดเดินขบวนรถพิเศษโดยสารและสถิติการโดยสารทั่วไป
- ติดตามสถานการณ์เกี่ยวกับการโดยสารไว้ล่วงหน้า เพื่อนำเสนอให้พิจารณา

ข. แผนบริการโดยสาร มีหน้าที่และความรับผิดชอบดังนี้

- ดำเนินการและควบคุมกิจการงานไปรษณีย์โทรเลขของสถานีรถไฟ
- ติดต่อประสานงานกับการสื่อสารแห่งประเทศไทย
- ควบคุมและวางระเบียบคำสั่งในการปฏิบัติงานไปรษณีย์โทรเลขทุกประเภท
- รวบรวมสถิติจำนวนไปรษณีย์รถทุก และพัสดุไปรษณีย์ต่าง ๆ
- ดำเนินการขอเช่าติดตั้งโทรศัพท์สาธารณะ เฉพาะที่สังกัดฝ่ายการเดินรถ

- ติดต่อประสานงานและวางระเบียบคำสั่ง วัตถุประสงค์เกี่ยวกับการโดยสารผ่านเขต
- ควบคุมการโดยสารหมู่คณะทุกประเภท
- ควบคุมการสัปดาห์ขบวนรถพิเศษโดยสาร
- จัดทำบัญชีลูกค้าประจำปี
- เปิดบริการจำหน่ายตั๋วล่วงหน้าก่อนวันเดินทาง รับสำรองที่ทุกชั้น
- ควบคุมการเลื่อนการเดินทาง การเลื่อนขึ้นที่นั่ง และการคืนเงินค่าตัวโดยสาร
- การติดต่อกับตัวแทนจำหน่ายตั๋วในกรุงเทพฯ เกี่ยวกับการจำหน่ายตั๋ว การสำรองที่ การนำเงินรายได้ส่ง

ค. แผนกตรวจการและส่วยส่วน มีหน้าที่และความรับผิดชอบดังนี้

- ดำเนินเรื่องการทุจริตหรือประพฤตินิยมของเจ้าหน้าที่รถไฟที่เกี่ยวกับการโดยสาร
- ควบคุมการส่งเงินรายได้โดยสาร
- ควบคุมและวางแผนเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของพนักงานตรวจการ โดยสาร
- ดำเนินการเกี่ยวกับคำร้องเรียนเกี่ยวกับการโดยสาร

ง. แผนกรถโดยสาร มีหน้าที่และความรับผิดชอบดังนี้

- สั่งและควบคุมการพ่วงรถโดยสารในขบวนรถต่าง ๆ ให้เป็นไปตามแผนพ่วงรถ ให้เหมาะสมกับสภาพการโดยสารแต่ละขบวนและฤดูกาล
- พิจารณาเกี่ยวกับการดัดแปลงรถโดยสาร การติดตั้งแก้ไขปรับปรุงเครื่องสูบลมและอุปกรณ์ภายในรถโดยสาร
- ส่วยส่วนเรื่องราวเกี่ยวกับอุปกรณ์ของรถโดยสารชำรุด ลูญหาย
- ควบคุมและติดตามการทำความสะอาดโดยสารและสถานี

5. กองโรงแรม มีหัวหน้ากองโรงแรมเป็นผู้ควบคุมบังคับบัญชา มีหน้าที่และความ

รับผิดชอบเกี่ยวกับงานด้านโรงแรมและรถเลียบของการรถไฟฯ มีหน่วยงานในความรับผิดชอบดังนี้

ก. แผนกธุรการและการเงิน มีหน้าที่รับ-ส่ง เอกสาร และงานสารบรรณต่าง ๆ รวมถึงการควบคุมและทำรายงานการดำเนินงานด้านการโรงแรมและรถเลียบอาหาร

ข. แผนกบ้านพักและรถเลียบ มีหน้าที่ดำเนินงานด้านสารบรรณที่เกี่ยวข้องกับบ้านพักและรถเลียบ รายงานผลการดำเนินงาน และควบคุมการจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มให้เป็นไปตามกฎข้อบังคับของการรถไฟฯ

ค. แผนกโรงแรมหัวหิน มีหน้าที่ควบคุมดูแลการดำเนินงานของ โรงแรมหัวหินของการรถไฟฯ

ง. แผนกโรงแรมเชียงใหม่ มีหน้าที่ควบคุมดูแลการดำเนินงานของ โรงแรมเชียงใหม่ ของการรถไฟฯ

จ. แผนกโรงแรมหาดใหญ่ มีหน้าที่ควบคุมดูแลการดำเนินงานของ โรงแรมหาดใหญ่ ของการรถไฟฯ

6. กองจัดการเดินรถเขต 1-5 แต่ละเขตมีหัวหน้ากองจัดการเดินรถเขตเป็นผู้ควบคุมบังคับบัญชา มีหน้าที่และความรับผิดชอบเกี่ยวกับการปฏิบัติงานด้านการเดินรถให้เป็นไปตามนโยบายและแผนงานที่กองส่วนกลางหรือฝ่ายการเดินรถเป็นผู้กำหนด โดยมีเขตพื้นที่ความรับผิดชอบดังนี้

กองจัดการเดินรถเขต 1 รับผิดชอบเกี่ยวกับกิจการสถานีและการเดินขบวนรถ ตั้งแต่สถานีกรุงเทพไปจนจรดสถานีชุมทางบ้านภาชี สถานีบางช้อน สถานีตลอดทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายแม่กลอง

กองจัดการเดินรถเขต 2 รับผิดชอบเกี่ยวกับกิจการสถานีและการเดินขบวนรถ ตั้งแต่ตอนเหนือสถานีชุมทางบ้านภาชีขึ้นไปจนสุดทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ

กองจัดการเดินรถเขต 3 รับผิดชอบเกี่ยวกับกิจการสถานีและการเดินขบวนรถ ตั้งแต่ตอนเหนือสถานีชุมทางบ้านภาชีขึ้นไปจนสุดทางสายเหนือ

กองจัดการเดินรถเขต 4 รับผิดชอบเกี่ยวกับกิจการสถานีและการเดินขบวนรถ ตั้งแต่สถานีธนบุรีลงไปจนถึงสถานีบ้านดอนรี

กองจัดการเดินรถเขต 5 รับผิดชอบเกี่ยวกับกิจการสถานีและการเดินรถ ตั้งแต่สถานีชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ลงไปจนสุดทางสายใต้

3. ฝ่ายการช่างกล

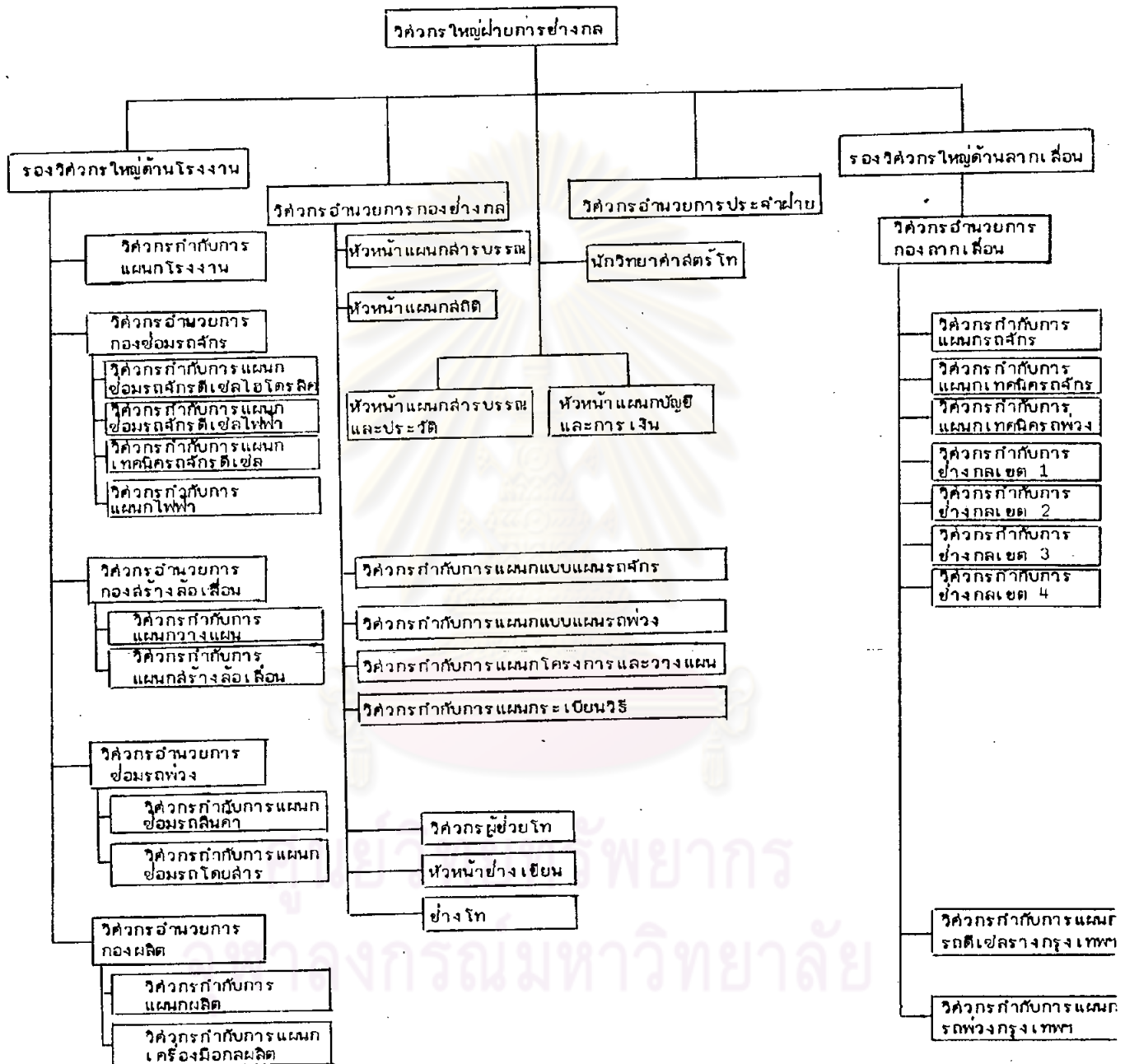
ฝ่ายการช่างกล มีหน้าที่รับผิดชอบและบริหารงานในด้านการควบคุม การบำรุงรักษาซ่อมแซมออกแบบสร้าง ตลอดจนการสัตหาลศักร รถโดยสาร รถบรรทุกและล้อเลื่อนอื่น ๆ และดำเนินการลากจูงขบวนรถให้เป็นไปตามกำหนด และสอดคล้องประสานกันกับความต้องการของฝ่ายการเดินรถและรวมถึงงานด้านวิศวกรรมเครื่องกล วิศวกรรมไฟฟ้า และวิศวกรรมอุตสาหกรรมโดยทั่วไป

มีวิศวกรใหญ่ เป็นผู้ควบคุมบังคับบัญชารับผิดชอบ ชื่นตรงต่อรองผู้ว่าการด้านปฏิบัติการ มีการสัดแบ่งส่วนงานดังนี้



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รูปที่ 18 แผนภูมิแสดงการแบ่งส่วนงานของฝ่ายการช่างกล พ.ศ. 2524



ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

ฝ่ายการช่างกล เปรียบเสมือนหน่วยงานผลิตตัวสินค้าเพื่อให้บริการแก่ประชาชนทั่วไป ทั้งในด้านการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ดังนั้นหน่วยงานในฝ่ายการช่างกลบางหน่วยงานจึง กำหนดแน่ชัดไม่ได้ว่า เป็นหน่วยงานสำหรับด้านขนส่งสินค้าหรือสำหรับด้านขนส่งผู้โดยสารในที่มี จึงกล่าวรวมกันไปถึงหน้าที่และความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงานในฝ่ายการช่างกล ดังนี้

1. กองช่างกล มีวิศวกรอำนวยการ เป็นผู้ควบคุมบังคับบัญชารับผิดชอบมีหน่วยงาน ในความรับผิดชอบ ดังนี้

ก. แผนกสารบรรณ ดำเนินการในด้านงานธุรการและงานสารบรรณ
ได้ตอบจดหมาย พิมพ์แผนผังงาน เก็บรักษาและจัดระบบเอกสารของกองช่างกล

ข. แผนกสถิติ จัดทำสถิติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับฝ่ายการช่างกล เช่น สถิติใช้ถาวร การซ่อมแซมอุปกรณ์ต่าง ๆ การตัดแปลงแก้ไขรถจักร รถพ่วง ล้อเลื่อน ควบคุมการเบิกจ่าย และจัดหาวัสดุอุปกรณ์ที่ต้องใช้ในฝ่ายการช่างกล ฯลฯ

ค. แผนกแบบแผนรถพ่วง

ง. แผนกแบบแผนรถจักร

แผนก ค และ ง มีหน้าที่ดำเนินการเกี่ยวกับรถพ่วง รถจักร ล้อเลื่อน เครื่องจักร เครื่องกล และบริภัณฑ์รถไฟที่เกี่ยวกับฝ่ายการช่างกล งานใดที่เกี่ยวกับทั้งรถพ่วงและรถจักร งานมากไปทางด้านใดก็เป็นหน้าที่ของแผนกที่เกี่ยวข้องโดยตรงรับผิดชอบดำเนินการโดยประสาน งานกับแผนกที่เกี่ยวข้อง กิจกรรมของแผนกมีดังนี้

- การออกแบบในการสร้าง ตัดแปลงแก้ไข และพัฒนาบริภัณฑ์ล้อเลื่อน รถไฟต่าง ๆ รวมทั้งเครื่องจักรกล เครื่องมือกล อุปกรณ์ไฟฟ้า การกำลังและแสงสว่าง เครื่องใช้ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจการในฝ่ายการช่างกล ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ในการสั่งซื้อจัดหาจากภายนอกหรือเพื่อการก่อสร้างขึ้นภายในการรถไฟฯ และเพื่อการดำเนินการในสนามหรือในโรงงาน ของกองอื่น

- ตรวจสอบ ทดสอบและวิจัยในกิจกรรมที่เกี่ยวกับวิศวกรรมเครื่องกล ที่ประยุกต์กับกิจการรถไฟฯ

- กำหนดรายการจำเพาะในทางเทคนิค (Technical Specification) กำหนดรายละเอียดในการผลิต คุณภาพ และคุณสมบัติของวัสดุต่าง ๆ ที่จะ นำมาใช้ในการผลิต

- สดวางกำหนดไว้ให้เป็นมาตรฐาน (Standardization) สำหรับ อุปกรณ์ เครื่องอะไหล่ของบริษัทฯ ไฟฟ้า ของ เครื่องมือกลและเครื่องจักรกล เครื่องใช้ต่าง ๆ ในการซ่อมบำรุงและดำเนินกิจการ เพื่อความสะดวกในการจัดหาและเก็บสำรองไว้อ้อมหรือ เปลี่ยน ฯลฯ รวมทั้งวัสดุต่าง ๆ ที่จะสั่งซื้อหรือผลิตขึ้นด้วย

- สดวางกำหนดพิภคต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการสึกหรอ การซ่อม และการ กำหนดมาตรฐานในการซ่อมบำรุงบริษัทฯ ไฟฟ้า และเครื่องจักรกลเครื่องมือกล เพื่อให้ใช้การได้ โดยมีประสิทธิภาพสูงและปลอดภัยอยู่เสมอ พร้อมทั้งประหยัดตามหลักวิชาการที่ถูกต้อง

- สดทำแผนผังบริษัทฯ ไฟฟ้า เครื่องจักรกล เครื่องมือกลทุกประเภท เพื่อใช้ในการสร้างอ้อมบำรุง และการจัดหาสั่งซื้อ

จ. แผนกโครงการและวางแผน มีหน้าที่และความรับผิดชอบดังนี้

- สดวางโครงการและแผนงานต่าง ๆ ในกิจการที่เกี่ยวกับฝ่ายการช่าง กล ตามนโยบายของฝ่ายการช่างกล และให้สอดคล้องกับนโยบายของ การรถไฟฯ รวบรวมแผนโครงการงานต่าง ๆ ที่ฝ่ายการช่างกลได้ริเริ่ม หรือรับมาปฏิบัติจากหน่วยงานอื่น ทำการควบคุมตรวจสอบให้การดำเนิน ตามแผนงานเหล่านั้นลุล่วงไปด้วยดี

- ควบคุมเกี่ยวกับทะเบียนประวัติรถจักรล้อเลื่อนและเครื่องจักรกลต่าง ๆ รวมทั้งการจัดหาอุปกรณ์อะไหล่

- พิจารณาและดำเนินการด้านเทคนิคเกี่ยวกับการจัดหาเครื่องจักร เครื่องมือกล วัสดุอุปกรณ์และบริษัทฯ ไฟฟ้า สำหรับงานใหม่ของฝ่ายการ ช่างกล รวมทั้งสิ่งอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับโครงการและแผนงาน

ฉ. แผนกระเบียบวิธี มีหน้าที่และความรับผิดชอบดังนี้

- ประสานงานในด้านการใช้การ บำรุงรักษา รถจักร เครื่องมือกล ตรวจรับในการนำออกใช้การใหม่ ติดตามตรวจสอบในเมื่อมีการ ปรับปรุงหรือตัดแปลงชิ้นใหม่

- แนะนำการใช้อุปกรณ์ต่าง ๆ ให้เหมาะสมตลอดจนการพิจารณา

ประสานงานในการจัดหา เครื่องอะไหล่ของบริษัทฯ ไฟฟ้า และเครื่อง จักรกล

- ตรวจสอบการส่งแจ้งการผลิตเพื่อควบคุมคุณภาพของวัสดุอุปกรณ์เหล่านั้น
- ประสานงานส่งรถจักรยานและล้อเลื่อนเข้ารับการซ่อมและส่งออกจากโรงงานซ่อมตามวาระที่กำหนดไว้ โดยการประสานงานระหว่างผู้ใช้กับผู้ซ่อม
- ประสานงานให้การซ่อมบำรุง เป็นไปด้วยดี ตลอดจนเป็นคนกลางหรือตัวแทนที่จะทำให้การซ่อมคืบหน้าตามที่กำหนด

2 กองกลางเลื่อน มีวิศวกรอำนวยความสะดวกเป็นผู้ควบคุมบังคับบัญชารับผิดชอบ รับผิดชอบนโยบายจากฝ่ายการช่างกล มีหน้าที่และความรับผิดชอบดังนี้

- วางแผนและควบคุมการซ่อม บำรุงรักษาจักรยาน
 - วางแผนและควบคุมการซ่อม บำรุงรักษาจักรยานโดยสาร รถสินค้า และล้อเลื่อนอื่น ๆ
 - ควบคุมด้านปฏิบัติการ เกี่ยวกับการเดินรถ และการใช้รถจักรยานและล้อเลื่อน
 - ควบคุมอัตราค่าสิ่งทีทางการ กำหนดและปรับปรุงให้เหมาะสมกับสถานการณ์อยู่เสมอ
 - แสวงหาข้อมูลและเทคนิคตามวิวัฒนาการ เพื่อนำมาประกอบการปฏิบัติ
- ในด้านการซ่อมบำรุงรักษาและการใช้รถจักรยานและล้อเลื่อนโดยมีประสิทธิภาพ

หน่วยงานในความรับผิดชอบของกองกลางเลื่อนได้แก่

ก. แผนกจักรยาน มีวิศวกรกำกับการณ์เป็นผู้รับผิดชอบด้านการซ่อมบำรุงรักษาจักรยานทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค มีหน้าที่และความรับผิดชอบดังนี้

- บังคับบัญชาสั่งการด้านการปกครอง และเดินรถเขต แขวง ในด้านจักรยาน
- ควบคุมปรับปรุงแก้ไขอัตราค่าสิ่งของผู้ปฏิบัติงานที่อยู่ในบังคับบัญชาของกองกลางเลื่อน เกี่ยวกับด้านจักรยาน ตลอดจนการแต่งตั้งโยกย้ายการบรรจุ
- ควบคุมการหมุนเวียนจักรยานออกใช้การในด้านการเดินรถ การรับ การส่งซ่อม จำนวนชนิดรถจักรยานที่ใช้การในกองกลางเลื่อนทั้งหมด

- ควบคุมการปฏิบัติงานของพนักงานรถจักร เกี่ยวกับด้านการเดินรถและติดต่อประสานงานกับผู้เกี่ยวข้องและฝ่ายต่าง ๆ ของการรถไฟฯ ในด้านการเดินรถ
- พิจารณารายงานเหตุอันตรายต่าง ๆ ในด้านการเดินรถและไม่เกี่ยวกับเทคนิค
- ควบคุมและอนุมัติการเบิกจ่ายเงินค่าแรงและอื่น ๆ

ข. แผนกเทคนิครถจักร มีวิสัยทัศน์กับการเป็นผู้รับผิดชอบด้านเทคนิคและวิชาการในการซ่อมบำรุงรักษารถจักร ดังนี้

- ปังคับบัญชา สั่งการ ด้านเทคนิค เขต แขวงต่าง ๆ ในด้านรถจักร
- สดเตรียมและหาเครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องมือกล เครื่องทดลอบ สำหรับการซ่อมบำรุงรักษารถจักร ให้มีใช้การหรือเปลี่ยนปรับปรุงให้เหมาะสมกับสภาพของความต้องการของงาน
- สดวางระบบการซ่อมบำรุงรักษารถจักร เครื่องมือกล เครื่องใช้ ให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งคอยติดตามแก้ไขปรับปรุงให้เหมาะสมอยู่เสมอ
- ตรวจจับข้อผิดพลาดและการค้นหาเครื่องมือ เครื่องใช้ ในการซ่อมบำรุงรักษา ให้มีครบตามที่ทางการกำหนดและปรับปรุงให้เหมาะสมกับสภาพการณ์อยู่เสมอ
- แนะนำด้านเทคนิคต่าง ๆ ในด้านการซ่อมบำรุงรักษารถจักร ติดตามค้นคว้าวิจัยด้านเทคนิคใหม่ ๆ ที่จะนำมาปฏิบัติการเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในด้านวิชาการต่าง ๆ
- ติดต่อประสานงานทางด้านเทคนิคกับผู้เกี่ยวข้องในฝ่ายและฝ่ายอื่น ๆ

ค. แผนกเทคนิครถพ่วง มีวิสัยทัศน์กับการเป็นผู้รับผิดชอบด้านการซ่อมและบำรุงรักษารถพ่วงทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค มีหน้าที่และความรับผิดชอบดังนี้

- ปังคับบัญชาสั่งการด้านเทคนิคและปกครอง เขต แขวงต่าง ๆ ในด้านรถพ่วง

- ควบคุมปรับปรุงแก้ไขอัตราค่าสิ่งของผู้ปฏิบัติงานเกี่ยวกับด้านรถพ่วงตลอดจนการแต่งตั้ง โยกย้าย การบรรจุ
- ควบคุมการหมุนเวียนรถพ่วงที่ใช้การในด้านการเดินรถให้ถูกต้องตามที่กองกำหนด
- สัตวาระบบการซ่อมบำรุงรักษารถพ่วงให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ
- ควบคุมบังคับบัญชาการปฏิบัติงานของผู้ปฏิบัติงานในด้านการพ่วงและด้านการเกี่ยวกับการเดินรถ
- สัตหาเครื่องมือเครื่องใช้ เครื่องมือกล เครื่องมือทดสอบ ในการซ่อมบำรุงรักษารถพ่วงให้มีครบถ้วนตามความต้องการ
- ให้คำแนะนำด้านเทคนิคต่าง ๆ ในการซ่อมบำรุงรักษารถพ่วง
- สัตหาคำแนะนำการซ่อมบำรุงรักษา การใช้รถพ่วงให้ผู้ปฏิบัติงานและผู้เกี่ยวข้องปฏิบัติ
- พิจารณารายงานต่าง ๆ รวมทั้งเหตุอันตรายเกี่ยวกับรถพ่วง
- ควบคุมการเบิกจ่าย การอนุมัติ และอื่น ๆ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับผู้ปฏิบัติงานด้านรถพ่วง

- ง. วิศวกรกำกับการช่างกล เขต 1
- จ. วิศวกรกำกับการช่างกล เขต 2
- ฉ. วิศวกรกำกับการช่างกล เขต 3
- ช. วิศวกรกำกับการช่างกล เขต 4
- ซ. วิศวกรกำกับการแผนกรถดีเซลราง กรุงเทพฯ
- ญ. วิศวกรกำกับการแผนกรถพ่วง กรุงเทพฯ

หน่วยงาน ง-ญ นี้ สัตตั้งขึ้นเพื่อให้การปฏิบัติงานของกองลากเลื่อนซึ่งกระจายอยู่ทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีวิศวกรกำกับการเป็นผู้รับผิดชอบในแต่ละเขต มีหน้าที่และความรับผิดชอบดังนี้

- ควบคุมบังคับบัญชาสารวัตรรถจักร สารวัตรโรงงาน แขวง และสารวัตรรถพ่วง แขวงที่อยู่ในเขต

- ควบคุมอัตรากำลังผู้ปฏิบัติงานในแขวงสารวัตรต่าง ๆ ในเขต ปรับปรุงแก้ไขให้เหมาะสมกับสภาพงานนั้น ๆ
- แต่งตั้ง โยกย้ายสับเปลี่ยนผู้ปฏิบัติงานในแขวงสารวัตรต่าง ๆ
- ควบคุมจำนวนชนิดรถจักรยานยนต์ รถพ่วงตลอดจนการหมุนเวียนเคลื่อนย้ายภายในเขต
- ควบคุมปรับปรุงระเบียบวิธีการในด้านการซ่อมบำรุงรักษา รถจักรยานยนต์ รถพ่วงให้มีประสิทธิภาพอยู่เสมอ
- ปรับปรุงแก้ไขการปฏิบัติงานในด้านการใช้รถจักรยานยนต์
- ติดต่อประสานงานกับผู้เกี่ยวข้องในการรถไฟฟ้า
- ตรวจสอบล่าเหตุ วัสดุเสียกรณีเกิดเหตุอันตรายต่าง ๆ
- ตรวจสอบควบคุมพัสดุการเบิกจ่าย ปริมาณการใช้ การค้นหา รวมทั้งบัญชีต่าง ๆ ให้เหมาะสมกับสภาพการณ์ของแขวงสารวัตรต่าง ๆ
- ควบคุมการเบิกจ่ายค่าแรงงานต่าง ๆ รวมทั้งบัญชีและแก้ไขปรับปรุงให้เป็นไปโดยประหยัด
- ตรวจสอบการใช้จ่ายปริมาณของ เชื้อเพลิงและล้อเส้นต่าง ๆ ของแขวงสารวัตรให้ถูกต้องและมีปริมาณเพียงพออยู่เสมอ

3. กองซ่อมรถจักรยานยนต์ มีวิศวกรอำนวยการ เป็นผู้บังคับบัญชารับผิดชอบงานในด้านเทคนิค

เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ทุกชนิด มีหน่วยงานในความรับผิดชอบดังนี้

ก. แผนกซ่อมรถจักรยานยนต์เชื้อเพลิง

ทำหน้าที่ควบคุมและบริหารงานในด้านการซ่อมรถจักรยานยนต์ น้ำมัน หม้อน้ำ รถล่าเสียงและรถปั่นส่งกล ที่ใช้งานแล้วครบกำหนดตามวาระหรือชำรุดเสียหายก่อนกำหนด ให้ออกไปใช้งานได้ โดยถูกต้องตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ ได้มาตรฐานและจำนวนที่ทางการกำหนดไว้ให้อยู่ในวงเงินงบประมาณที่ได้รับมา

ข. แผนกซ่อมรถจักรยานยนต์เชื้อเพลิงไฟฟ้า

ทำหน้าที่ควบคุมรับผิดชอบในการซ่อมรถจักรยานยนต์เชื้อเพลิงและตัดแปลงแก้ไขรถจักรยานยนต์ชนิดต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพในการใช้งานสูง

ค. แผนกเทคนิครถจักรดีเซล ทำหน้าที่ดำเนินการเกี่ยวกับสินค้าคงคลัง เครื่องอะไหล่ของรถจักรดีเซลทั้งหมด รวมถึงการสั่งซื้อเครื่องมือเครื่องใช้ต่าง ๆ ของรถจักรดีเซล ดำเนินงานด้านเทคนิคเพื่อให้งานซ่อมรถจักรดีเซลมีคุณภาพดีและรวดเร็ว

ง. แผนกไฟฟ้า ทำหน้าที่ควบคุมโรงซ่อมกลจักรไฟฟ้า โรงซ่อมเครื่องไฟฟ้า ขบวนการ ให้ดำเนินงานได้ตามปกติและมีประสิทธิภาพ

4. กองสร้างล้อเลื่อน มีวิศวกรอำนวยการ เป็นผู้บังคับบัญชารับผิดชอบ

งานด้านการสร้างล้อเลื่อนทุกชนิดตามนโยบายของทางการให้บรรลุตามเป้าหมาย ในระยะเวลาที่กำหนด โดยมีระบบการสั่งงาน (Management) ตามมาตรฐานงานอุตสาหกรรม การผลิตที่ทันสมัย มีการปฏิบัติการด้านเครื่องมือกลที่มีประสิทธิภาพสูง ถูกต้องตามหลักวิชาการ ทางเทคนิค รวมทั้งการผลิตอุปกรณ์หรือดำเนินการอื่นใดที่เหมาะสมกับเครื่องมือกล ความชำนาญ หรือกำลังงานของกองนี้ให้แก่กองซ่อมรถพ่วงและกองซ่อมรถจักรด้วย มีหน่วยงานในความรับผิดชอบดังนี้

ก. แผนกวางแผน มีหน้าที่ควบคุมและบริการงานด้านแผนผังทั้งหมดให้สอดคล้องกับสถานการณ์ ทุกระยะเวลาและขั้นตอน จัดหาวัสดุเครื่องมือ เครื่องใช้ให้เพียงพอแก่การใช้งาน รวมทั้งการสั่งทำสิ่งต่าง ๆ เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับพิจารณาหาทางปรับปรุงงานให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

ข. แผนกสร้างล้อเลื่อน มีหน้าที่ควบคุมและบริหารงานสร้างล้อเลื่อน ด้วยวิธีการสั่งงานที่ถูกต้อง ทันสมัย ปลอดภัย มีประสิทธิภาพสูง ทั้งในด้านการบำรุงรักษา เครื่องมือ เครื่องจักร ให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ใช้งานได้ดีตามที่ควร

5. กองซ่อมรถพ่วง มีวิศวกรอำนวยการ เป็นผู้บังคับบัญชารับผิดชอบงานด้านการซ่อมรถพ่วง ทั้งรถสินค้าและรถโดยสาร มีหน่วยงานในความรับผิดชอบดังนี้

ก. แผนกซ่อมรถสินค้า มีหน้าที่ควบคุมดูแลการซ่อมรถสินค้า เครื่องมือรถสินค้าและล้อ ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย ได้ผลตามเป้าหมายและมีประสิทธิภาพสูง ควบคุมดูแลการใช้จ่ายต่าง ๆ ภายในแผนกให้ถูกต้องและประหยัด

ข. แผนกซ่อมรถโดยสาร มีหน้าที่ควบคุมดูแลการซ่อมรถโดยสาร เครื่องมือรถโดยสาร ให้ดำเนินไปด้วยความเรียบร้อย ได้ผลตามเป้าหมาย ถูกต้องตามหลักการเทคนิค และมีประสิทธิภาพสูง ตลอดจนควบคุมดูแลค่าใช้จ่ายต่าง ๆ วัสดุอุปกรณ์ภายในแผนกให้ถูกต้อง และประหยัด

6. กองผลิต มีวิศวกรอำนวยความสะดวก เป็นผู้บังคับบัญชารับผิดชอบงานด้านการผลิต อุปกรณ์ส่วนประกอบต่าง ๆ ของรถไฟ มีหน่วยงานในความรับผิดชอบดังนี้

ก. แผนกผลิต มีหน้าที่ควบคุมดูแลการผลิตอุปกรณ์ส่วนประกอบของรถไฟ รวมทั้งการซ่อมให้เป็นไปตามเป้าหมาย ควบคุมเทคนิคเกี่ยวกับการปรับปรุงวิธีการซ่อมและผลิตให้ได้ผลดี ประหยัด และรวดเร็วขึ้น

ข. แผนกเครื่องมือการผลิต ทำหน้าที่ควบคุมการผลิตและซ่อมอุปกรณ์ให้กับหน่วยงานต่าง ๆ เช่น กองสร้างล้อเลื่อน แผนกซ่อมรถโดยสาร แผนกซ่อมรถสินค้า แผนกซ่อมรถจักรดีเซล ฯลฯ

การดำเนินงานในการให้บริการด้านการขนส่งผู้โดยสาร

การขนส่ง หมายถึง การเคลื่อนย้ายบุคคลหรือผู้โดยสารรวมทั้งสินค้าและโภคภัณฑ์จากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง ไม่ว่าจะอยู่ใกล้หรือไกลโดยอุปกรณ์หรือสิ่งต่าง ๆ ของการขนส่ง เป็นพาหนะสำหรับนำหรือพาไป ตามความประสงค์ของมนุษย์¹

จากคำจำกัดความของการขนส่งข้างต้น จะเห็นได้ว่าการที่จะเกิดกิจกรรมการขนส่งเกิดขึ้นได้นั้น จะต้องมีส่วนประกอบดังต่อไปนี้เป็นองค์ประกอบได้แก่

1. ต้องมีการเคลื่อนย้ายของคน สัตว์ หรือสิ่งของ
2. การเคลื่อนย้ายต้องกระทำโดยเครื่องมือหรือสิ่งต่าง ๆ ที่ใช้ในการขนส่ง
3. การเคลื่อนย้ายต้องเป็นไปตามความประสงค์หรือความต้องการของมนุษย์

การดำเนินการกิจกรรมการขนส่งของการรถไฟฯ จึงต้องมีองค์ประกอบในการขนส่งดังกล่าวข้างต้น กล่าวคือ

1. มีการเคลื่อนย้ายคนโดยสารและสินค้าไปในทางที่มีราง
2. การเคลื่อนย้ายได้กระทำโดยใช้เครื่องมือและอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่สำคัญดังนี้คือ

2.1 ทางรถไฟ ทางรถไฟในประเทศไทยส่วนใหญ่มิใช่เป็นระบบทางเดี่ยว ใช้สำหรับขบวนรถวิ่งทั้งขึ้นและลง ดังนั้นขบวนรถจึงต้องรอหลีกกันเป็นครั้งคราว จึงต้องจัด

¹ รังสรรค์ แววงโสภณ, การขนส่งทั่วไป (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์บรรณาคม 2523) , หน้า 1.

บริเวณสำหรับขบวนรถหลักเป็นระยะ เรียกว่าทางหลัก ปกติมักสร้างไว้ในเขตสถานี ทางบาง
ตอนมีขบวนรถหนาแน่น การรถไฟฯ จึงได้สร้างทางคู่แยกเป็นทางขึ้นและทางลง เพื่อสะดวก
ในการเดินขบวนรถ ระยะทางที่การรถไฟฯ ได้เปิดให้บริการแก่ผู้โดยสาร ทั้งทางเดี่ยว ทางคู่
และทางหลัก จนถึงสิ้นปีงบประมาณ 2524 มีจำนวนทั้งสิ้น 4,399.525 กิโลเมตร ดังแสดง
ในตารางที่ 9



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 9. ตารางแสดงระยะทางที่เปิดการเดินรถใน พ.ศ. 2524

ทางสาย	ทางเดียว (กม.)	ทางคู่ (กม.)	ทางหลัก (กม.)
ฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา			
1. กรุงเทพ-ชุมทางบ้านภาชี	-	90.350	101.086
2. ชุมทางบ้านภาชี-เชียงใหม่	662.250		117.610
3. บ้านหมอ-ท่าหลวง	6.640		1.997
4. ชุมทางบ้านดารา-ลี้วรรณโลก	29.032		0.934
5. ชุมทางบ้านภาชี-ชุมทางถนนศิริระ	176.334		48.349
6. ชุมทางถนนศิริระ-อุบลราชธานี	309.348		29.442
7. ทางแยกทุ่งหวาย-โพธิ์มูล	6.798		0.658
8. ชุมทางถนนศิริระ-อุดรธานี-หนองคาย	358.214		54.489
9. ชุมทางแก่งค้อ-ชุมทางบัวใหญ่	250.798		11.038
10. กรุงเทพ-อรัญประเทศ-คลองสีก	262.639		17.341
11. มักกะสัน-แม่น้ำ	6.094		15.736
12. ชุมทางบางซื่อ-ชุมทางตลิ่งชัน (สายสะพานพระราม 6)	14.656		13.715
13. ลีตรลดา-มักกะสัน	2.560		0.322
ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา			
1. ธนบุรี-ชุมทางหาดใหญ่-สุโขทัย-ลก	1,144.227		156.182
2. ชุมทางหนองปลาตอก-สุพรรณบุรี	78.307		4.314
3. ชุมทางหนองปลาตอก-วังโพ-น้ำตก	131.508		11.623
4. ชุมทางทุ่งโพธิ์-ศิริรัฐนิคม	31.765		0.935
5. ชุมทางทุ่งสัง-กันตัง	93.638		5.427
6. ชุมทางเขาชุมทอง-นครศรีธรรมราช	35.319		2.694
7. ชุมทางหาดใหญ่-ป่าดงเบขาร์	44.447		1.809
รวมระยะทางทุกสาย (สายใหญ่)	3,644.574	90.350	595.701

ตารางที่ 9 ตารางแสดงระยะทางที่เปิดการเดินรถใน พ.ศ. 2524 (ต่อ)

ทางสาย	ทางเดี่ยว (กม.)	ทางคู่ (กม.)	ทางหลัก (กม.)
สายแม่กลอง			
1. วังเวียงใหญ่-มหาชัย	31,100		2,600
2. บ้านแหลม-แม่กลอง	33,800		1,400
รวมระยะทางสายแม่กลอง	64,900		4,000
รวมสายใหญ่และสายแม่กลอง	3,709,474	90,350	599,701

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

2.2 รถจักร หมายถึงยานพาหนะหรือเครื่องล้อเลื่อนที่ออกแบบให้มีการขับเคลื่อนตัวเองได้ สามารถลากจูงรถพ่วงได้อีกจำนวนหนึ่งให้เคลื่อนที่ไปได้บนทางรถไฟ โดยสามารถควบคุมให้มีความเร็วตามต้องการได้ เมื่อสิ้นปีงบประมาณ 2524 การรถไฟฯ มีรถจักรรวมทั้งสิ้นจำนวน 308 คัน แยกเป็น

รถจักรไอน้ำ (พิม)	14 คัน
รถจักรไอน้ำ (น้ำมันเตา)	23 "
รถจักรดีเซลไฟฟ้า	205 "
รถจักรดีเซลไฮดรอลิค	66 "

2.3 รถโดยสาร ได้แก่รถชนิดต่าง ๆ ที่การรถไฟฯ ได้จัดไว้สำหรับรับส่งผู้โดยสารและบรรทุกสัมภาระของผู้โดยสารด้วย แบ่งออกได้ดังนี้คือ

ก. รถปรับอากาศนั่งและนอนชั้นที่ 1 (บนอ.ป.) เป็นรถนอนชั้น 1 ปรับอากาศ แบ่งเป็นห้อง ๆ ห้องเดี่ยว 3 ห้อง ห้องคู่ 6 ห้อง กลางวันเป็นที่นั่งธรรมดา กลางคืนปรับเป็นเตียงนอน ประกอบด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น หิ้งวางของ ม่านบังตา อ่างล้างหน้า ฯลฯ มีจำนวนทั้งหมด 13 คัน

ข. รถโบกที่นั่งและนอนชั้นที่ 1 (บนอ.) เป็นรถนอนชั้น 1 ไม่มีเครื่อง

ปรับอากาศ แบ่งเป็นห้องคู่ 8 ห้อง กลางวันเป็นที่นั่งธรรมดา กลางคืนปรับเป็นเตียงนอน ส่วนสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เหมือน บนอ.ป. มีจำนวนทั้งหมด 14 คัน

ค. รถนอนชั้น 2 ปรับอากาศ (บนท.ป.) เป็นรถนอนชั้น 2 ปรับอากาศ กลางวันเป็นที่นั่งธรรมดา กลางคืนปรับเป็นเตียงนอนได้ แบ่งเป็นเตียงนอนชั้นบนและชั้นล่าง มีจำนวนทั้งหมด 16 คัน

ง. รถโบกที่นั่งและนอนชั้นที่ 2 (บนท.) เป็นรถชั้น 2 นอน หรือเรียกทั่วไปว่ารถนอนโท กลางวันเป็นที่นั่งธรรมดา กลางคืนปรับเป็นเตียงนอน แบ่งเป็นเตียงนอนชั้นบนและเตียงนอนชั้นล่าง มีจำนวนทั้งหมด 86 คัน

จ. รถชั้น 2 นั่งปรับอากาศ (ขยท.ป.) เป็นรถนั่งชั้น 2 ปรับอากาศ ที่นั่งปรับเอนได้ มีจำนวนทั้งหมด 13 คัน

ฉ. รถโบกชั้นที่ 2 (ขยท.) เป็นรถนั่งชั้น 2 ธรรมดา ที่นั่งปรับเอนได้มีจำนวนทั้งหมด 52 คัน

ช. รถโบกชั้นที่ 3 (ขยส.) เป็นรถชั้น 3 นั่งธรรมดา ที่นั่งปรับเอนไม่ได้ ที่นั่งคู่หันหน้าเข้าหากัน มีจำนวนทั้งหมด 603 คัน

ซ. รถโบกสี่เบียง (บกข.) บริการอาหารและเครื่องดื่มให้กับผู้โดยสารชั้น 1 และ 2 โดยพุ่งไปกับขบวนรถด่วน มีจำนวนทั้งสิ้น 18 คัน

ฅ. รถโบกชั้นที่ 2 ขายอาหาร (ขยท.) บริการอาหารและเครื่องดื่มให้กับผู้โดยสารชั้น 2 มีจำนวนทั้งสิ้น 6 คัน

ฉ. รถโบกชั้นที่ 3 ขายอาหาร (ขยช.) บริการอาหารและเครื่องดื่มให้กับผู้โดยสารชั้นที่ 3 ในขบวนรถด่วนและรถเร็ว (บริการในรถธรรมดาให้เอกชนเช่าดำเนินกิจการ) มีจำนวนทั้งสิ้น 86 คัน

2.4 สถานีและที่หยุดรถ สำหรับเป็นสถานที่ให้รถไฟได้สับเปลี่ยนรถเพื่อจัดขบวนรถ พักรถเพื่อจะทำได้ทำความสะอาดและตรวจเช็คอุปกรณ์ต่าง ๆ บนรถไฟ พ.ค. 2524 การรถไฟฯ มีจำนวนสถานีทั้งสิ้น 444 สถานี ที่หยุดรถจำนวน 143 แห่ง และความยาวของเส้นทางที่ให้บริการในแต่ละจังหวัดรวมทั้งสิ้น 3,735 กิโลเมตร ดังแสดงในตารางที่ 10

ตารางที่ 10 ตารางแสดงจำนวนสถานี ที่หยุดรถและความยาวของเส้นทางเดินรถ

จังหวัด	จำนวนสถานี	จำนวนที่หยุดรถ	ความยาวของเส้นทาง (กม.)
อยุธยา	12	-	70
กรุงเทพมหานคร	20	2	113
บุรีรัมย์	9	1	80
ฉะเชิงเทรา	7	2	54
ชัยภูมิ	6	5	88
เชียงใหม่	2	-	16
ชุมพร	19	8	160
กาญจนบุรี	7	16	121
ขอนแก่น	12	5	144
ลำปาง	14	2	120
ลำพูน	3	-	34
ลพบุรี	14	7	142
นครนายก	1	-	13
นครปฐม	9	6	76
นครราชสีมา	39	12	300
นครสวรรค์	15	2	110
นครศรีธรรมราช	22	6	163
นราธิวาส	11	2	81
หนองคาย	3	1	31
ปทุมธานี	2	-	24
ปัตตานี	4	-	26
พิจิตร	9	3	77
เพชรบุรี	12	3	80
พิษณุโลก	10	-	74
พิษณุโลก	11	-	79
ปราจีนบุรี	17	5	159
ประจวบคีรีขันธ์	22	7	198
แพร่	8	3	75
ราชบุรี	13	2	76

ตารางที่ 10 ตารางแสดงจำนวนสถานี ที่หยุดรถ และความยาวของเส้นทางเดินรถ (ต่อ)

จังหวัด	จำนวนสถานี	จำนวนที่หยุดรถ	ความยาวของระยะทาง (กม.)
สระบุรี	16	3	104
ศรีสะเกษ	9	1	77
สงขลา	20	3	160
สุโขทัย	2	3	21
สุพรรณบุรี	2	5	42
สุราษฎร์ธานี	22	12	170
สุรินทร์	8	-	65
ตรัง	3	8	73
อุบลราชธานี	3	1	27
อุดรธานี	9	3	92
อุตรดิตถ์	12	2	84
ยะลา	5	2	36
รวมทั้งสิ้น	444	143	3,735

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

3. การเคลื่อนย้ายต้องเป็นตามวัตถุประสงค์หรือตามความต้องการของผู้ใช้บริการ

เนื่องจากผู้ใช้บริการของการรถไฟฯ มีอยู่ทั่วประเทศ มีความต้องการใช้บริการแตกต่างกันออกไปตามระดับความจำเป็นและความเป็นอยู่ การรถไฟฯ จึงได้จัดให้มีบริการที่สามารถสนองความต้องการของผู้ใช้ไว้ด้วยกันหลายประเภทคือ

ก. รถด่วน ให้บริการแก่ผู้โดยสารระยะไกลที่ต้องการความรวดเร็วในการเดินทาง ขบวนรถประเภทนี้มีสถานีหยุดน้อยแห่ง ผู้ใช้บริการจะต้องเสียค่าธรรมเนียมรถด่วนเพิ่มจากค่าโดยสารปกติคนละ 25 บาท

ข. รถเร็ว ให้บริการแก่ผู้โดยสารระยะไกล หยุดเป็นบางสถานีตามที่กำหนดไว้ในตารางเดินรถ ผู้ใช้บริการจะต้องเสียค่าธรรมเนียมรถเร็วเพิ่มจากค่าโดยสารปกติคนละ 15 บาท

ค. รถธรรมดา ให้บริการแก่ผู้โดยสารในระยะใกล้ โดยไม่ต้อง เสียค่าธรรมเนียมแต่อย่างใด

ง. รถดีเซลราง ให้บริการเฉพาะผู้โดยสารชั้นที่ 3 ทำการรับส่งผู้โดยสารในระยะใกล้ ๆ เขตย่านเมือง ระหว่างกรุงเทพฯ กับจังหวัดใกล้เคียง ระยะทางการเดินทางนั้น หยุดรับส่งผู้โดยสารเกือบทุกสถานี โดยปกติรถดีเซลราง 1 ชุด จะประกอบด้วยรถกำลัง 1 คัน และรถพ่วงอีก 1-2 คัน ดังนั้นในช่วงที่มีปริมาณการโดยสารมากกว่าปกติหรือน้อยกว่าปกติ ก็สามารถเพิ่มหรือลดชุดรถดีเซลรางได้ ซึ่งมีความคล่องตัวสูงมากกว่าขบวนรถประเภทอื่น

จ. รถรวม ให้บริการรับส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้ารวมกัน ส่วนมากจะเป็นผู้โดยสารชั้น 3 และสินค้าที่ขนส่งมักจะเป็นสินค้าประเภทห่อวัตถุ ระยะทางเดินทางสั้นและหยุดเกือบทุกสถานี ซึ่งใช้เวลาในการเดินทางมากที่สุดเมื่อเทียบกับการเดินทางขบวนอื่น ๆ ในระยะทางที่เท่ากัน

จำนวนขบวนรถโดยสารแต่ละประเภทที่การรถไฟฯ เปิดทำการเดินทางเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารในสายต่าง ๆ ดังแสดงในตารางที่ 11

ตารางที่ 11 ตารางแสดงจำนวนขบวนรถโดยสาร พ.ศ. 2524

สาย	รถด่วน	รถเร็ว	รถธรรมดา	รถดีเซลราง	รถรวม	รวม
สายอีสาน	4	8	15	22	8	57
สายเหนือ	2	4	20	21	10	57
สายใต้	4	10	20	16	34	84
สายตะวันออก	-	-	4	22	3	29
รวม	10	22	59	81	55	227

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

นอกจากนี้การรถไฟฯ ได้จัดบริการขบวนรถพิเศษพาเที่ยวในวันหยุดสุดสัปดาห์และวันหยุดราชการ เป็นการนำเที่ยวสถานที่ต่าง ๆ โดยคิดค่าบริการในอัตราพิเศษทั้งนี้เพื่อเป็นการ

ยังคงให้ประชาชนที่ไม่เคยใช้บริการได้ทดลองใช้บริการ บริการพิเศษนี้ได้แบ่งเป็น 4 ลาย คือ

ก. น้ำตก บริการน้ำเที่ยวพระปฐมเจดีย์ สะพานข้ามแม่น้ำแคว น้ำตกไทรโยคน้อย (น้ำตกเขาพัง) และสุสานทหารพันธมิตร อัตราค่าโดยสารรถไฟไป-กลับ ผู้ใหญ่คนละ 60 บาท เด็กคนละ 33 บาท

ข. สวนรุกขชาติมวกเหล็กและน้ำตกสาวน้อย อัตราค่าโดยสารรถไฟไป-กลับ ผู้ใหญ่คนละ 46 บาท เด็กคนละ 24 บาท

ค. อุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ เป็นรายการที่ทางรถไฟ สั้รร่วมกับการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย อัตราค่าโดยสารไป-กลับ ผู้ใหญ่คนละ 160 บาท เด็กคนละ 130 บาท ถ้าพักบนเขาใหญ่ 1 คืน ผู้ใหญ่คนละ 380 บาท เด็กคนละ 350 บาท และถ้าต้องการพักคืนต่อไปอีก เพิ่มคนละ 180 บาท ต่อ 1 คืน

ง. ขายทะเลหัวหิน อัตราค่าโดยสารไป-กลับ ผู้ใหญ่คนละ 65 บาท เด็กคนละ 33 บาท

เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารที่กำหนดวันเดินทางไว้แน่นอนแล้ว การรถไฟฯ จึงได้มีการเปิดบริการจำหน่ายตั๋วล่วงหน้าดังนี้

1. เปิดการจำหน่ายตั๋วล่วงหน้า 30 วัน ก่อนวันเดินทาง สำหรับการเดินทางในวันปกติ
2. เปิดการจำหน่ายตั๋วล่วงหน้า 60 วัน ก่อนวันเดินทาง สำหรับการเดินทางในระหว่างวันหยุดงานติดต่อกันหลาย ๆ วัน หรือในช่วงที่มีงานเทศกาลต่าง ๆ ซึ่งจะประกาศเปิดจำหน่ายเป็นกรณีพิเศษเป็นปี ๆ

ส่วนสถานที่ที่จะทำการซื้อตั๋วล่วงหน้าได้นั้น นอกจากจะซื้อได้จากสถานที่ทำการของการรถไฟฯ ซึ่งมีกระจายอยู่ทั่วประเทศ 53 สถานี และที่ตัวแทนจำหน่ายตั๋วรถไฟในกรุงเทพฯ และส่วนภูมิภาครวม 15 แห่ง

เมื่อมีการจัดแบ่งชนิดของบริการและรถโดยสารไว้หลายประเภทเพื่อสนองความต้องการของผู้ใช้บริการที่แตกต่างกัน การกำหนดอัตราค่าโดยสารก็ย่อมจะแตกต่างกันด้วย ในการกำหนดอัตราค่าโดยสารของการรถไฟฯ นั้น ใช้ระบบอัตราค่าบริการแบบขยับลง (Tapering Rate System) กล่าวคือ คิดค่าบริการเพิ่มขึ้นหรือลดลงตามระยะทางที่โดยสาร อัตราค่าโดยสารของการรถไฟฯ ครั้งแรกได้ใช้มาตั้งแต่ 1 ก. ค. พ. ศ. 2494 แต่เนื่องจากภาวะ

เครื่องจักรที่สูงขึ้นอยู่ตลอดเวลาทำให้การรถไฟฯ ไม่สามารถใช้อัตราค่าโดยสารเดิมได้ จึงได้มีการปรับปรุงอัตราค่าโดยสารภายในขอบเขตอำนาจของการรถไฟฯ อยู่ตลอดเวลา รวม 4 ครั้ง ดังนี้

ครั้งที่ 1	วันที่ 1	ก.พ.	พ.ศ. 2495
ครั้งที่ 2	วันที่ 15	ก.พ.	พ.ศ. 2498
ครั้งที่ 3	วันที่ 20	พ.ย.	พ.ศ. 2518
ครั้งที่ 4	วันที่ 1	มิ.ย.	พ.ศ. 2524

ตารางที่ 12 ตารางแสดงอัตราค่าโดยสารรถไฟเมื่อ 1 มิ.ย. พ.ศ. 2524

ระยะทาง	อัตราค่าโดยสาร (สตางค์/กม.)		
	ขั้นที่ 1	ขั้นที่ 2	ขั้นที่ 3
1-100 กม.	70	38	20
101-200 กม.	64	32	16
201-300 กม.	59	29	13
301 กม. ขึ้นไป	56	26	12

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

อัตราค่าโดยสาร เมื่อคำนวณแล้วมีเศษสตางค์ต่ำกว่า 50 สตางค์ ให้ปัดขึ้นเป็น 1.00 บาท นอกจากนี้การรถไฟฯ ได้ยกเลิกการให้ส่วนลดตัวโดยสารไป-กลับ (Round trip ticket) 10% เมื่อวันที่ 1 มิ.ย. พ.ศ. 2524

อัตราค่าโดยสารสำหรับเด็กอายุ 3-12 ปี สูงไม่เกิน 150 ซม. เสียค่าโดยสารครึ่งหนึ่งของอัตราค่าโดยสารผู้ใหญ่ แต่ถ้าเด็กอายุต่ำกว่า 3 ปี สูงไม่เกิน 100 ซม. และไม่ต้องมีการที่นั่งก็ต้องเสียค่าโดยสารเพิ่มแต่อย่างใด

ตัวเดือน ซึ่งเป็นบริการอย่างหนึ่งของการรถไฟฯ ให้กับผู้ให้บริการของการรถไฟฯ เป็นประจำโดยการคิดค่าโดยสารในอัตราลดพิเศษจากปกติ ดังนี้

1. ตัวเดือนเที่ยวเดียว คิดจากอัตราค่าโดยสารปกติ ผู้ใหญ่เต็มราคาตามขั้นที่นั่งและระยะทางที่โดยสาร วันละ 1 เที่ยว จำนวน 30 วัน สำหรับ
 - ประชาชนทั่วไป คิดร้อยละ 70
 - ผู้มีสิทธิ์ลดครึ่งราคา " 35

2. ตัวเดือนไป-กลับ คิดจากอัตราค่าโดยสารปกติ ผู้ใหญ่เต็มราคาตามขั้นที่นั่งและระยะทางที่โดยสาร วันละ 2 เที่ยว จำนวน 30 วัน สำหรับ
 - ประชาชนทั่วไป คิดร้อยละ 40
 - ผู้มีสิทธิ์ลดค่าโดยสาร " 25
 - นักเรียน นิสิต นักศึกษา " 20
 - ผู้ปฏิบัติงานรถไฟ " 20
 - นักเรียน นิสิต นักศึกษา ที่เป็นบุตรผู้ปฏิบัติงานรถไฟ " 10

ตัวเดือนนี้ถ้าใช้โดยสารกับขบวนรถด่วนหรือรถเร็ว จะต้องเสียค่าธรรมเนียมเพิ่ม

ขอบเขตอำนาจของการรถไฟฯ ในการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าโดยสาร

ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 25 บัญญัติให้คณะกรรมการรถไฟมีอำนาจกำหนดอัตราค่าโดยสารรถไฟเป็นครั้งคราว และตามมาตรา 39 ได้บัญญัติไว้ว่า การกำหนดอัตราค่าโดยสารต่ำกว่ากึ่งหนึ่งของอัตรามาตรฐานหรือสูงกว่าอัตรามาตรฐานเกินร้อยละยี่สิบห้า จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนจึงจะดำเนินการได้ แต่เพื่อให้การรถไฟฯ สามารถดำเนินงานในลักษณะธุรกิจและสามารถรับภาระค่าใช้จ่ายของการรถไฟฯ ได้ การรถไฟฯ จึงควรจะต้องมีความคล่องตัวในการปรับอัตราค่าโดยสารให้สอดคล้องกับค่าใช้จ่ายได้ตามสมควร ดังนั้น การรถไฟฯ จึงได้เสนอต่อรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคมขอให้การรถไฟฯ ได้มีอำนาจดำเนินการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าโดยสารได้ภายในขอบเขตที่ระบุตามพระราชบัญญัติการรถไฟฯ พ.ศ. 2494 ดังกล่าวไว้โดยไม่ต้องขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติตามที่เสนอ เมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2521 แต่มีเงื่อนไขว่า ก่อนที่จะมีการปรับปรุงอัตราค่าโดยสารจะต้องรายงานให้คณะรัฐมนตรีทราบก่อนทุกครั้ง ซึ่งก็เท่ากับเป็นการไม่ให้อำนาจแก่การรถไฟฯ อย่างแท้จริง

อนึ่ง เกี่ยวกับการกำหนดค่าโดยสารและค่าบริการต่าง ๆ ของการรถไฟฯ นั้น ยังจะต้องเป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดว่า

จะต้องไม่ขัดกับนโยบายของคณะรัฐมนตรี ในทาง เศรษฐกิจและการคลังตามมาตรา 4.1 ด้วย

ขั้นตอนในการดำเนินงานเพื่อจัดบริการขนส่งผู้โดยสาร

ในการดำเนินงานจนเกิดเป็นบริการด้านการขนส่งผู้โดยสารของการรถไฟฟ้า นั้น จำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือประสานงานกันอย่างมีประสิทธิภาพของฝ่ายการพาณิชย์ ฝ่ายการเดินรถ และฝ่ายการช่างกลเป็นสำคัญ ซึ่งการดำเนินงานของแต่ละฝ่ายต้องประสานงานกัน ตลอดเวลาและเป็นไปอย่างต่อเนื่อง โดยอยู่ภายใต้การควบคุมรับผิดชอบของผู้ว่าการรถไฟฟ้า เพื่อให้ง่ายต่อการ เข้าใจจะขอยกตัวอย่าง เกี่ยวกับการจัดเดินขบวนรถเพิ่ม ซึ่งจะแสดงให้เห็นถึง ขั้นตอน การดำเนินงานเพื่อจัดบริการขนส่งผู้โดยสารได้เป็นบางส่วน ในการจัดเดินขบวนรถเพิ่ม จะมีขั้นตอนที่แสดงให้เห็นถึงการประสานในการดำเนินงานร่วมกันอยู่ดังนี้

1. ฝ่ายการพาณิชย์ จะทำการศึกษาถึงปริมาณความต้องการของผู้ใช้บริการ โดยอาศัยแหล่งข้อมูลจากสถิติ การโดยสารและคำร้องเรียนจากผู้โดยสาร จากข้อมูลเหล่านี้เมื่อมีความเป็นไปได้ก็จะ เสนอแผนการจัดเดินขบวนรถเพิ่มไปยังฝ่ายการเดินรถและฝ่ายการช่างกล
2. ฝ่ายการเดินรถ จะดำเนินการตรวจสอบเกี่ยวกับความพร้อมของกำลังการขนส่ง ได้แก่ กำลังคน จำนวนรถโดยสาร ยึดความสามารถของยานสถานีที่จะต้องรับจำนวนรถที่เพิ่มขึ้น และความเป็นไปได้ของการจัดทำตารางกำหนดเวลาการเดินรถ โดยให้มีผลกระทบกระท่อนต่อนรถที่วิ่งอยู่แล้วน้อยที่สุด
3. ฝ่ายการช่างกล จะตรวจสอบเกี่ยวกับความพร้อมของรถจักร พนักงานขับรถจักร และช่างเครื่อง
4. เมื่อฝ่ายการเดินรถและฝ่ายการช่างกลพร้อมที่จะเดินขบวนรถเพิ่มได้ ฝ่ายการเดินรถก็จะทำแผนงานเสนอต่อผู้ว่าการรถไฟฟ้า เพื่อพิจารณาอนุมัติ
5. เมื่อผู้ว่าการรถไฟฟ้า พิจารณาแล้วเห็นสมควรอนุมัติ เรื่องก็จะถูกส่งกลับไปที่ฝ่ายการเดินรถเพื่อนำแผนงานนั้นไปปฏิบัติต่อไป ในขณะที่เดียวกันฝ่ายการพาณิชย์ก็จะเตรียมแผนงานการโฆษณาประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้บริการทราบ ถ้าผู้ว่าการรถไฟฟ้า พิจารณาแล้วเห็นว่าไม่สมควรอนุมัติ เรื่องก็จะถูกส่งกลับไปที่ฝ่ายการเดินรถ เพื่อให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทำการพิจารณา ทบทวนใหม่

6. เมื่อแผนงานนั้นได้ถูกนำไปปฏิบัติ ฝ่ายการพาณิชย์ก็ต้องคอยติดตามและประเมินผลของบริการที่ได้ให้แก่ประชาชน ว่าได้ตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการมากน้อยเพียงใด จะต้องมีการแก้ไขปรับปรุงเปลี่ยนแปลงในด้านใดบ้าง

7. ถ้ามีเรื่องที่จะต้องปรับปรุงแก้ไข ฝ่ายการพาณิชย์ก็จะทำเรื่องเล่นออกไปยังฝ่ายการเดินรถ และฝ่ายการช่างกล เพื่อพิจารณาปรับปรุงแก้ไขต่อไป

จากขั้นตอนต่าง ๆ ดังกล่าว สามารถแสดงได้ดังรูปที่ 19

รูปที่ 19 แผนภูมิแสดงขั้นตอนการดำเนินงานด้านการขนส่งผู้โดยสาร

