



ลักษณะของปัญหา

การรถไฟเป็นกิจการขนส่งสาธารณะและเป็นปัจจัยขั้นพื้นฐาน (Infrastructure) ที่สำคัญอย่างหนึ่งในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ เนื่องจากการรถไฟสามารถอำนวยความสะดวกในด้านการให้บริการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารจากต้นทางไปยังปลายทางต่าง ๆ ที่การรถไฟเปิดทำการเดินรถก่อให้เกิดการกระจายของสินค้าจากแหล่งผลิตไปยังตลาดต่าง ๆ ของประเทศ การให้บริการทางด้านการโดยสารทำให้ประชากรของประเทศมีการเดินทางติดต่อกันสะดวกและรวดเร็วขึ้นซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ชุมชนเกิดการขยายตัวขึ้นและเปิดแหล่งชุมชนขึ้นใหม่ตลอดแนวทางการรถไฟ มีการเคลื่อนไหว โยกย้าย แรงงานจากแหล่งต่าง ๆ ไปยังแหล่งผลิตที่ต้องการแรงงานประเภทนั้น ๆ ก่อให้เกิดการว่างงานการอุปโภคบริโภคและมาตรฐานการครองชีพของประชากรในประเทศโดยรวมสูงขึ้น ซึ่งจะมีผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศในที่สุด นอกจากนี้การรถไฟยังเป็นปัจจัยที่สำคัญทางยุทธศาสตร์อย่างหนึ่งของประเทศในการขนส่งยุทธปัจจัยต่าง ๆ ทั้งในยามปรกติและในยามสงคราม ทำให้เกิดความมั่นคงและเสถียรภาพในด้านการบริหารประเทศของรัฐบาลเพิ่มขึ้น^๑

การดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยเมื่อสิ้นปีงบประมาณ ๒๕๑๔ มีระยะทางเปิดทำการเดินรถทั้งสิ้น ๓,๓๖๕ กิโลเมตร ขอบเขตการเดินรถเชื่อมติดต่อกันระหว่างจังหวัดต่าง ๆ ทั่วประเทศ ๘๒ จังหวัด โดยมีที่หยุดรถและสถานี ๕๕๖ แห่ง การให้บริการในฝั่งงบประมาณ ๒๕๑๔ มีจำนวนผู้โดยสาร ๔๔.๒ ล้านคน และปริมาณการขนส่งสินค้า ๕.๑ ล้านตัน มีรายได้สุทธิจากการดำเนินงาน ๘๕.๕ ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนเงินลงทุนของการรถไฟ เมื่อสิ้นปีงบประมาณ ๒๕๑๔ จำนวน ๖.๕ พันล้านบาทแล้วจะมีอัตราราคาผลตอบแทนเพียง ๑.๔๒% ในระหว่างปี ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ อัตราราคาผลตอบแทนของการรถไฟมีแนวโน้มลดลงตลอดระยะเวลาเริ่มจาก ๓.๑๗% ในปี ๒๕๑๐ และ ๒.๔๔, ๐.๘๖ และ ๑.๗๗% ในปี ๒๕๑๑, ๒๕๑๒ และ

^๑ เถาว์ลัย นันทากวีวัฒน์, ประวัติศาสตร์เศรษฐกิจ (พระนคร : โรงพิมพ์คุรุสภา, ๒๕๐๘), หน้า

๒๕๑๓ ตามลำดับ ^๒ ทั้งนี้เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของรายจ่ายในการดำเนินงานมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงกว่าการเพิ่มขึ้นของรายได้จากการดำเนินงาน อัตราส่วนระหว่างรายจ่ายต่อรายได้จากการดำเนินงานในปี ๒๕๑๔ สูงถึง ๔๐.๔๔% ^๓ ซึ่งตลอดระยะเวลา ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ รายจ่ายจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๑๐ โดยเฉลี่ยปีละ ๖.๗% ในขณะที่รายได้จากการดำเนินงานเพิ่มขึ้นเพียง ๓.๒%

อัตราการเพิ่มของรายจ่ายในการดำเนินงานซึ่งสูงกว่ารายได้ที่เพิ่มย่อมมีผลกระทบต่อภาระเพื่อนต่อการดำเนินงานในคันทาง ๆ ของการรถไฟ เนื่องจากรายจ่ายมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี ทำให้ฐานะทางการเงินของการรถไฟขาดเสถียรภาพ ถ้าไรสุทธิและอัตราผลตอบแทนจากการดำเนินงานมีแนวโน้มที่ลดลง ซึ่งหมายความว่า การลงทุนต่าง ๆ ในอนาคตทางคันทางให้บริการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารอาจจะลดน้อยลง เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นกิจการขนส่งสาธารณะ และเป็นรัฐวิสาหกิจ ผลการดำเนินงานต่าง ๆ ย่อมจะมีผลถึงการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศและจะเป็นภาระแก่รัฐบาลที่จะต้องหาทางปรับปรุงแก้ไขและต้องจ่ายเงินช่วยเหลือ (Subsidy) ในการดำเนินงานของการรถไฟต่อไป

การศึกษาผลการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ ทำให้ทราบถึงที่มาของปัญหา อุปสรรคและข้อบกพร่องต่าง ๆ จากการดำเนินงานในช่วงเวลาดังกล่าวซึ่งจะเป็นแนวทางในการปรับปรุงวิธีการดำเนินงานคันทาง ๆ ต่อไปในอนาคต และทราบถึงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน วิธีการแก้ไข พร้อมทั้งข้อเสนอแนะต่าง ๆ ที่ได้จากการศึกษานอกจากนี้จะศึกษาถึงผลการดำเนินงานของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ ซึ่งมีผลต่อแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๒ โดยศึกษาถึงผลการดำเนินงานของการรถไฟสามารถบรรลุเป้าหมายและสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติหรือไม่ซึ่งมีปัญหา อุปสรรคและข้อบกพร่องอันเกิดจากการดำเนินงานอย่างไรโดยศึกษาจากปัญหาต่าง ๆ พร้อมทั้งข้อเสนอ

^๒ Comptroller's Office, Information Booklet 1971 (Bangkok : State Railway Printing Office, 1972), pp. 28-53.

^๓ Ibid., p. 54.

แนะ เพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติสำหรับการรถไฟแห่งประเทศไทยและรัฐบาลต่อไปตามลำดับ

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของการรถไฟที่มีต่อแผนพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ มีวัตถุประสงค์ในการศึกษาดังนี้คือ

๑. เพื่อศึกษาผลการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ ว่ามีประสิทธิภาพในการดำเนินงานหรือไม่

๒. ผลการดำเนินงานของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ บรรลุเป้าหมายและสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๒ หรือไม่

๓. เพื่อศึกษาถึงปัญหา อุปสรรคและข้อบกพร่องในการดำเนินงานของการรถไฟ ทำการศึกษาหาแนวทางและวิธีการที่เหมาะสมเพื่อปรับปรุงแก้ไขการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นเพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงานของการรถไฟในอนาคต โดยใช้หลักวิชาการต่าง ๆ ที่เหมาะสมกับการดำเนินงานในค่านั้น ๆ

๔. เพื่อช่วยให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายบริหารของการรถไฟและรัฐบาลทราบถึงผลการดำเนินงานของการรถไฟในระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ อย่างถูกต้องและตรงกับสภาพความเป็นจริงมากที่สุด เพื่อใช้ประกอบการตัดสินใจและการกำหนดนโยบายการดำเนินงานต่าง ๆ ของการรถไฟในอนาคต

๕. สำหรับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องและผู้สนใจในกิจการรถไฟเพื่อทราบผลการดำเนินงานของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ และแนวโน้มของการดำเนินงานในอนาคตสำหรับใช้ประกอบการศึกษาเรื่องระบบการขนส่งของประเทศในลำดับต่อไป

ขอบเขตของการศึกษา

การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของการรถไฟที่มีต่อแผนพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ เป็นเรื่องที่มีขอบเขตการศึกษากว้างขวางและมีปัจจัยต่าง ๆ ในการศึกษามากมาย เพราะการดำเนินงานของการรถไฟสามารถจำแนกได้หลายประเภทและแต่ละประเภทย่อมมีผลต่อแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติไม่เหมือนกัน เนื่องจากข้อจำกัดในระยะเวลาการศึกษา ผู้เขียนจึงมุ่งศึกษาถึงการดำเนินงานหลักที่สำคัญ ๆ ของการรถไฟและมีผลต่อแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติอย่างเด่นชัด โดยมีขอบเขตของการศึกษาตามข้อจำกัดดังนี้คือ

๑. ในการศึกษาผลการดำเนินงานและการกำหนดวัตถุประสงค์ในการดำเนินงานของการรถไฟจะศึกษาและกำหนดวัตถุประสงค์ตามวิธีการที่มุ่งให้เกิดกำไรสูงสุด ^๔ (Profit Maximisation Approach) แก่การรถไฟเป็นหลักและจะทำการศึกษาตามวิธีการที่มุ่งให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้ใช้บริการ ^๕ (Consumers' Surplus Maximisation Approach) เฉพาะส่วนที่ทราบถึงผลการดำเนินงานอย่างเด่นชัดและมีหลักฐานประกอบการศึกษาอย่างเพียงพอ ส่วนการศึกษาเรื่องต้นทุนทางสังคมและผลประโยชน์ทางสังคมจะอยู่นอกขอบเขตการศึกษา
๒. ในการศึกษาผลการดำเนินงานของการรถไฟจะศึกษาเฉพาะผลการดำเนินงานที่สำคัญคือการดำเนินงานด้านการโดยสารและการสินค้าของการรถไฟเท่านั้น
๓. ผลการดำเนินงานของการรถไฟจะศึกษาเฉพาะเส้นทางรถโดยสารใหญ่โดยไม่รวมผลการดำเนินงานของเส้นทางรถไฟสายแมกกลอง
๔. ทำการศึกษาแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๒ ระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของการรถไฟ

^๔ C.D.Foster, The Transport Problem (2nd.ed. rev.; London : Croom Helen Ltd., 1975), pp. 56-58.

^๕ Ibid.

๕. การขนส่งประเภทอื่น ๆ จะศึกษาเฉพาะการขนส่งทางถนนในส่วนที่มีอิทธิพลอย่างมากต่อการดำเนินงานของการรถไฟ

ประโยชน์จากการศึกษา

ประโยชน์ที่ได้รับจากการศึกษาผลการดำเนินงานของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ ซึ่งมีต่อแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมีดังนี้คือ

๑. ทำให้ทราบถึงที่มาของปัญหา อุปสรรค ข้อบกพร่อง และประสิทธิภาพในการดำเนินงานของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔

๒. ทราบถึงสาเหตุทางแก้ไขและวิธีการปฏิบัติตามหลักวิชาการที่ถูกต้อง โดยนำความรู้ทางด้านวิชาการมาประกอบการตัดสินใจในการดำเนินงานต่าง ๆ ของการรถไฟ

๓. ผลจากการศึกษาจะช่วยให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายบริหารของการรถไฟทราบถึงผลการดำเนินงานในระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ และใช้ประกอบการพิจารณากำหนดแนวทางในการดำเนินงานขั้นต่อไปในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๔. ช่วยให้รัฐบาลทราบถึงผลการดำเนินงานของการรถไฟที่มีต่อแผนพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ เพื่อเป็นหลักในการกำหนดนโยบายด้านระบบการขนส่งโดยส่วนรวมของประเทศและเพื่อให้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติบรรลุตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

๕. ผู้ที่เกี่ยวข้องและผู้สนใจในด้านการบริหารงานขนส่งของประเทศ จะทราบถึงผลการดำเนินงานของการรถไฟและผลที่มีต่อแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ เพื่อเป็นแนวทางประกอบการศึกษาเรื่องระบบการขนส่งของประเทศอื่น ๆ ต่อไป

วิธีการศึกษา

ในการศึกษาผลการดำเนินงานของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ ที่มีต่อแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นการศึกษาจากข้อมูลและเอกสารต่าง ๆ ซึ่งประกอบด้วย

๑. ข้อมูลจากเอกสาร^๖ (Document data) เช่น รายงานประจำปีของการรถไฟแห่งประเทศไทย รายงานประจำภาคต่าง ๆ ของแผนกสถิติ ฝ่ายการบัญชีและการเงิน การรถไฟแห่งประเทศไทย รายงานประจำปีของสภาพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ รายงานประจำปีของธนาคารแห่งประเทศไทยและจากเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

๒. ข้อมูลสนาม (Field data) ประกอบด้วยการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่และผู้ที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ในการรถไฟแห่งประเทศไทยและจากการสังเกตการณ์ (Observations) ของผู้เขียนในขณะที่ปฏิบัติงานอยู่ในแผนกสถิติ ฝ่ายการบัญชีและการเงิน การรถไฟแห่งประเทศไทยและในขณะที่เดินทางไปศึกษาและดูงานในประเทศอังกฤษ ทางด้านวิชาการวิจัยขั้นดำเนินงาน (Operational Research) สำหรับใช้ในกิจการรถไฟระหว่างปีการศึกษา ๒๕๑๘ / ๒๕๑๙

วิธีการที่ใช้ในการศึกษามีหลายวิธีประกอบกันตามความเหมาะสม เช่น

๑. การศึกษาแบบพรรณนา^๗ (Descriptive Research) โดยศึกษาถึงลักษณะของข้อมูลต่าง ๆ ในระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๘ ที่ปรากฏตามรายงานต่าง ๆ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย สภาพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

๒. การศึกษาแบบวิเคราะห์ (Analytical Research) จะทำการวิเคราะห์ตีความ วิจัยและสรุปผลจากข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

๓. การศึกษาทางตัวเลข (Quantitative Research) จะศึกษาถึงข้อมูลทางสถิติต่าง ๆ เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูล ความโน้มเอียงของข้อมูลหรือการกำหนดค่าของข้อมูลทางสถิติ เป็นต้น

^๖ ชินวุฒ สุนทรสීමะ, หลักและวิธีทำวิทยานิพนธ์ รายงานประจำภาคและเอกสารวิจัย (พิมพ์ครั้งที่ ๒, พระนคร : ไทยวัฒนาพานิช จำกัด, ๒๕๐๕), หน้า ๒๘ - ๓๕.

^๗ เรื่องเดียวกัน, หน้า ๗.

ในบทที่ ๑ จะศึกษาถึงประวัติของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นการศึกษาแบบพรรณนา (Descriptive Research) โดยทำการศึกษาลักษณะความเป็นมาของการรถไฟในอดีตจนถึงปี ๒๕๑๔ ศึกษาวิธีการจัดองค์การบริหารงาน และรายละเอียดอื่น ๆ

ในบทที่ ๒ และบทที่ ๓ จะศึกษาถึงผลการดำเนินงานของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ ด้านการโดยสารและการสินค้า ซึ่งเป็นการดำเนินงานหลักที่สำคัญของการรถไฟ วิธีการศึกษาจะใช้วิธีการที่มุ่งให้เกิดกำไรสูงสุด (Profit Maximisation Approach) ซึ่งศึกษาได้จากอุปสงค์ (Demand) และอุปทาน (Supply) ของการรถไฟ ณ ระดับดุลยภาพ (Equilibrium) เป็นการกำหนดประสิทธิภาพ (Efficiency) ของการรถไฟ พร้อมทั้งระบุที่มาของปัญหา อุปสรรค และข้อบกพร่องในการดำเนินงานทางด้านการโดยสาร และการสินค้า ทำการสรุปผลการดำเนินงานดังกล่าวในระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ และขอเสนอแนะต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์สำหรับใช้ปรับปรุงแก้ไขการดำเนินงานด้านการโดยสารและการสินค้าให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งขอเสนอแนะเกี่ยวกับการศึกษาสภาพการเคลื่อนไหวของการโดยสารและการสินค้าของการรถไฟในปี ๒๕๑๔ จะเป็นตัวอย่างและแนวทางในการศึกษาสภาพการเคลื่อนไหวของการโดยสารและการสินค้าในปีต่อ ๆ ไป ซึ่งแยกทำการศึกษาโดยละเอียดในบทที่ ๔

ในบทที่ ๕ จะศึกษาถึงผลการดำเนินงานของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ ซึ่งมีผลต่อแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๒ โดยศึกษาถึงผลการดำเนินงานของการรถไฟด้านการโดยสารและการสินค้า ผลการดำเนินงานดังกล่าวของการรถไฟที่มีต่อแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๒ จะศึกษาได้จากผลการดำเนินงานที่สามารถทำให้มูลค่าของผลผลิตเบื้องต้นของประเทศ (Gross Domestic Product) เพิ่มขึ้นมีละ ๒ - ๓ % จะบรรลุเป้าหมายและสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๒

ในบทที่ ๖ จะสรุปผลจากการศึกษาและขอเสนอแนะต่าง ๆ ในการดำเนินงานของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงานของการรถไฟต่อไปในอนาคต

ในภาคผนวก ก. จะแสดงวิธีการเพิ่มอุปสงค์ทางด้านการโดยสารของการรถไฟอังกฤษ ซึ่งสามารถนำมาประยุกต์ใช้กับการเพิ่มอุปสงค์ทางด้านการโดยสารของการรถไฟในประเทศไทยตามความเหมาะสมกับสถานการณ์ต่าง ๆ ของประเทศต่อไป ในภาคผนวกนี้ผู้เขียนทำการศึกษาโดยใช้เอกสารอ้างอิงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกรรถไฟและจากการสังเกตการณ์ของผู้เขียนในขณะที่ได้เดินทางไปรับการศึกษาวิชาการวิจัยขั้นดำเนินงาน (Operational Research) ในประเทศอังกฤษ ระหว่างปีการศึกษา ๒๕๑๔ / ๒๕๑๕ ส่วนในภาคผนวก ข. จะแสดงถึงวิธีการต่าง ๆ ที่ใช้ทำการศึกษาสภาพการเคลื่อนไหวด้านการโดยสารและการสินค้าของการรถไฟในปี ๒๕๑๔ ซึ่งเป็นปีที่ทำการศึกษาเป็นตัวอย่างและในภาคผนวก ข. นี้จะแสดงถึงแนวความคิดที่จะนำหลักการของ Simulation Techniques ทำการศึกษาสภาพการเคลื่อนไหวด้านการโดยสารและการสินค้าของการรถไฟโดยใช้ตัวอย่างจากวิธี Simulation Techniques ที่ผู้เขียนได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับ Traffic Surveys ณ ประเทศอังกฤษเป็นตัวอย่างโดยใช้เครื่องคอมพิวเตอร์ Icl ๑๕๐๘ S ของ University of Strathclyde ทำการประมวลผล

คำนิยามต่าง ๆ ที่ใช้ในการศึกษา

ในการศึกษาดูผลการดำเนินงานของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ ซึ่งมีต่อแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาตินั้นจะประกอบด้วยคำศัพท์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับในการศึกษา มากซึ่งพอสรุปได้ดังนี้

๑. การรถไฟ หมายถึง การรถไฟแห่งประเทศไทยเท่านั้น ส่วนการรถไฟของประเทศอื่น ๆ จะระบุไว้อย่างเด่นชัด
๒. แผนพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ หมายถึง แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๒ ของประเทศไทย
๓. ขบวนรถ หมายถึง ขบวนรถไฟที่การรถไฟจัดบริการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ประกอบด้วยขบวนรถโดยสาร (Passenger Trains) ขบวนรถสินค้า (Freight Trains) และขบวนรถรวม (Mixed Trains)

๔. ๕. ๖. ๗. ๘. ๙. ๑๐. ๑๑. ๑๒. ๑๓. ๑๔. ๑๕. ๑๖. ๑๗. ๑๘. ๑๙. ๒๐. ๒๑. ๒๒. ๒๓. ๒๔. ๒๕. ๒๖. ๒๗. ๒๘. ๒๙. ๓๐. ๓๑. ๓๒. ๓๓. ๓๔. ๓๕. ๓๖. ๓๗. ๓๘. ๓๙. ๔๐. ๔๑. ๔๒. ๔๓. ๔๔. ๔๕. ๔๖. ๔๗. ๔๘. ๔๙. ๕๐. ๕๑. ๕๒. ๕๓. ๕๔. ๕๕. ๕๖. ๕๗. ๕๘. ๕๙. ๖๐. ๖๑. ๖๒. ๖๓. ๖๔. ๖๕. ๖๖. ๖๗. ๖๘. ๖๙. ๗๐. ๗๑. ๗๒. ๗๓. ๗๔. ๗๕. ๗๖. ๗๗. ๗๘. ๗๙. ๘๐. ๘๑. ๘๒. ๘๓. ๘๔. ๘๕. ๘๖. ๘๗. ๘๘. ๘๙. ๙๐. ๙๑. ๙๒. ๙๓. ๙๔. ๙๕. ๙๖. ๙๗. ๙๘. ๙๙. ๑๐๐.

๕. ๖. ๗. ๘. ๙. ๑๐. ๑๑. ๑๒. ๑๓. ๑๔. ๑๕. ๑๖. ๑๗. ๑๘. ๑๙. ๒๐. ๒๑. ๒๒. ๒๓. ๒๔. ๒๕. ๒๖. ๒๗. ๒๘. ๒๙. ๓๐. ๓๑. ๓๒. ๓๓. ๓๔. ๓๕. ๓๖. ๓๗. ๓๘. ๓๙. ๔๐. ๔๑. ๔๒. ๔๓. ๔๔. ๔๕. ๔๖. ๔๗. ๔๘. ๔๙. ๕๐. ๕๑. ๕๒. ๕๓. ๕๔. ๕๕. ๕๖. ๕๗. ๕๘. ๕๙. ๖๐. ๖๑. ๖๒. ๖๓. ๖๔. ๖๕. ๖๖. ๖๗. ๖๘. ๖๙. ๗๐. ๗๑. ๗๒. ๗๓. ๗๔. ๗๕. ๗๖. ๗๗. ๗๘. ๗๙. ๘๐. ๘๑. ๘๒. ๘๓. ๘๔. ๘๕. ๘๖. ๘๗. ๘๘. ๘๙. ๙๐. ๙๑. ๙๒. ๙๓. ๙๔. ๙๕. ๙๖. ๙๗. ๙๘. ๙๙. ๑๐๐.

๕. ๖. ๗. ๘. ๙. ๑๐. ๑๑. ๑๒. ๑๓. ๑๔. ๑๕. ๑๖. ๑๗. ๑๘. ๑๙. ๒๐. ๒๑. ๒๒. ๒๓. ๒๔. ๒๕. ๒๖. ๒๗. ๒๘. ๒๙. ๓๐. ๓๑. ๓๒. ๓๓. ๓๔. ๓๕. ๓๖. ๓๗. ๓๘. ๓๙. ๔๐. ๔๑. ๔๒. ๔๓. ๔๔. ๔๕. ๔๖. ๔๗. ๔๘. ๔๙. ๕๐. ๕๑. ๕๒. ๕๓. ๕๔. ๕๕. ๕๖. ๕๗. ๕๘. ๕๙. ๖๐. ๖๑. ๖๒. ๖๓. ๖๔. ๖๕. ๖๖. ๖๗. ๖๘. ๖๙. ๗๐. ๗๑. ๗๒. ๗๓. ๗๔. ๗๕. ๗๖. ๗๗. ๗๘. ๗๙. ๘๐. ๘๑. ๘๒. ๘๓. ๘๔. ๘๕. ๘๖. ๘๗. ๘๘. ๘๙. ๙๐. ๙๑. ๙๒. ๙๓. ๙๔. ๙๕. ๙๖. ๙๗. ๙๘. ๙๙. ๑๐๐.

๕. ๖. ๗. ๘. ๙. ๑๐. ๑๑. ๑๒. ๑๓. ๑๔. ๑๕. ๑๖. ๑๗. ๑๘. ๑๙. ๒๐. ๒๑. ๒๒. ๒๓. ๒๔. ๒๕. ๒๖. ๒๗. ๒๘. ๒๙. ๓๐. ๓๑. ๓๒. ๓๓. ๓๔. ๓๕. ๓๖. ๓๗. ๓๘. ๓๙. ๔๐. ๔๑. ๔๒. ๔๓. ๔๔. ๔๕. ๔๖. ๔๗. ๔๘. ๔๙. ๕๐. ๕๑. ๕๒. ๕๓. ๕๔. ๕๕. ๕๖. ๕๗. ๕๘. ๕๙. ๖๐. ๖๑. ๖๒. ๖๓. ๖๔. ๖๕. ๖๖. ๖๗. ๖๘. ๖๙. ๗๐. ๗๑. ๗๒. ๗๓. ๗๔. ๗๕. ๗๖. ๗๗. ๗๘. ๗๙. ๘๐. ๘๑. ๘๒. ๘๓. ๘๔. ๘๕. ๘๖. ๘๗. ๘๘. ๘๙. ๙๐. ๙๑. ๙๒. ๙๓. ๙๔. ๙๕. ๙๖. ๙๗. ๙๘. ๙๙. ๑๐๐.

๕. กิโลเมตรทำการ คือ ปริมาณที่ใช้วัดผลการดำเนินงานของการรถไฟ โดยใช้ กิโลเมตรระยะทางเป็นน้ำหนักถ่วง (Weight) ของข้อมูลต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากการเดินรถแต่ละครั้ง กิโลเมตรทำการประกอบด้วย

ก. กิโลเมตรทำการขบวนรถ (Train Kilometres) จำแนกเป็น

๑. กิโลเมตรทำการขบวนรถโดยสาร (Passenger Train Kilometres) คือ ระยะทางคิดเป็นกิโลเมตรที่ขบวนรถโดยสารทำการเดินรถจากต้นทางถึงปลายทาง

๒. กิโลเมตรทำการขบวนรถสินค้า (Freight Train Kilometres) คือ ระยะทางคิดเป็นกิโลเมตรที่ขบวนรถสินค้าทำการเดินรถจากต้นทางถึงปลายทาง

๓. กิโลเมตรทำการขบวนรถรวม (Mixed Train Kilometres) คือ ระยะทางคิดเป็นกิโลเมตรที่ขบวนรถรวมทำการเดินรถจากต้นทางถึงปลายทาง

ข. กิโลเมตรทำการตู้รถ (Car Kilometres) จำแนกเป็น

๑. กิโลเมตรทำการตู้รถโดยสาร (Passenger Car Kilometres) คือ ระยะทางคิดเป็นกิโลเมตรที่ตู้รถโดยสารพ่วงเข้ากับขบวนรถโดยสารหรือขบวนรถรวมและมีการใช้ตู้รถชนิดนี้ทำการเดินรถจากต้นทางถึงปลายทาง

๒. กิโลเมตรทำการตู้รถสินค้า (Freight Car Kilometres) คือ ระยะทางคิดเป็นกิโลเมตรที่ตู้รถสินค้าพ่วงรวมกันในขบวนรถสินค้าหรือขบวนรถรวมและมีการใช้ตู้รถชนิดนี้ทำการเดินรถจากต้นทางถึงปลายทาง

ค. กิโลเมตรทำการที่นั่งผู้โดยสาร (Seat Kilometres) คือ ระยะทางคิดเป็นกิโลเมตรที่มีจำนวนที่นั่งผู้โดยสารให้บริการด้านการโดยสารจากต้นทางถึงปลายทางในการใช้ตู้รถโดยสาร

ง. กิโลเมตรทำการผู้โดยสาร (Passenger Kilometres) คือระยะทางคิดเป็นกิโลเมตรที่ผู้โดยสารเดินทางจากต้นทางถึงปลายทาง

จ. ตันกิโลเมตรทำการสินค้า (Freight ton Kilometres) คือระยะทางคิดเป็นกิโลเมตรของสินค้าที่มีน้ำหนักคิดเป็นตัน ทำการขนส่งจากต้นทางถึงปลายทาง

๖. อุปสงค์ คือ ความต้องการใช้บริการด้านการโดยสารและการสินค้าของผู้ใช้บริการรถไฟ อุปสงค์ด้านการโดยสารวัดได้จากกิโลเมตรทำการผู้โดยสารและอุปสงค์ด้านการสินค้าวัดได้จากตันกิโลเมตรทำการของผู้โดยสารที่ผู้ให้บริการจัดส่งสินค้าโดยทางรถไฟ

๗. อุปทาน คือ จำนวนบริการทางด้านการโดยสารและการสินค้าที่การรถไฟจัดให้บริการแก่ผู้ใช้บริการรถไฟ อุปทานด้านการโดยสารวัดได้จากกิโลเมตรทำการที่หนึ่งผู้โดยสารและอุปทานด้านการสินค้าวัดได้จากตันกิโลเมตรทำการของผู้ให้บริการรถไฟจัดให้บริการแก่ผู้ใช้บริการด้านการสินค้า

๘. ภาวะดุลยภาพ (Equilibrium) คือ ภาวะที่อุปสงค์ของผู้ใช้บริการรถไฟเท่ากับอุปทานที่การรถไฟจัดทำให้แก่ผู้ใช้บริการและไม่มีอุปสงค์ส่วนเกิน (Excess Demand) หรืออุปทานส่วนเกิน (Excess Supply) เกิดขึ้นในการดำเนินงาน

๙. การดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ (Efficiency) คือ ผลการดำเนินงานของการรถไฟที่สามารถทำให้อุปสงค์และอุปทานอยู่ในภาวะดุลยภาพ

๑๐. ผลผลิตเบื้องต้นของประเทศ (Gross Domestic Product) คือ มูลค่าของสินค้าและบริการประเภท Final Consumption Goods และ Investment Goods ที่ผลิตได้ภายในประเทศทั้งหมดและปีคิดตามราคาตลาด

๑๑. การดำเนินงานที่บรรลุเป้าหมายและสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๒ หมายถึง ผลการดำเนินงานของการรถไฟที่สามารถทำให้มูลค่าของผลผลิตเบื้องต้นของประเทศเพิ่มขึ้น ๒ - ๓ % ต่อปี ตามที่ระบุไว้ในโครงการลงทุนของการรถไฟระหว่าง

ประวัติของการรถไฟแห่งประเทศไทย

ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าอยู่หัวรัชกาลที่ ๔ ได้มีราชทูตพิเศษของพระนางวิกตอเรียแห่งประเทศอังกฤษ ชื่อมิสเตอร์ แฮร์รี่ สมิท ปาร์กส์ (Mr. Harry Smith Parkes) เข้ามายังประเทศไทยและได้นำถวายพระราชสาส์นและเครื่องราชบรรณาการ เมื่อวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๓๙๘ ณ พระที่นั่งสุทไธสวรรยปราสาท ในจำนวนเครื่องราชบรรณาการต่าง ๆ นั้น มีรถไฟจำลองย่อส่วนจากของจริงอยู่ด้วย รถไฟจำลองนี้ประกอบด้วยรถจักรไอน้ำกับรถพ่วงครบชบวนและสามารถเดินไปมาบนรางไคด้วยแรงไอน้ำทำนองเดียวกับรถไฟจริง ๆ ที่ใช้การอยู่ในประเทศอังกฤษขณะนั้น ปรากฏว่ารถไฟจำลองนี้ก่อให้เกิดความสนใจขึ้นในราชสำนักและประชาชนที่ได้ทราบเรื่องในสมัยนั้นเป็นอย่างมาก ต่อมาในปี ๒๔๐๐ พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าอยู่หัว ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้พระยามนตรีศรีสุริยางค์ (ชุ่ม บุนนาค) และบุคคลอื่น ๆ อีก ๒๖ คน รวมกันเป็นคณะราชทูตพิเศษเดินทางไปจำเริญทางพระราชไมตรีกับประเทศอังกฤษเมื่อ ๒๔ กรกฎาคม ๒๔๐๐ ระหว่างที่คณะราชทูตอยู่ในประเทศอังกฤษได้มีโอกาสเดินทางโดยทางรถไฟหลายครั้งและได้ตระหนักถึงประโยชน์ของการรถไฟว่าเป็นยานพาหนะที่มีส่วนอันสำคัญในการช่วยส่งเสริมอุตสาหกรรมและพาณิชย์กรรมของประเทศอังกฤษให้เจริญคึกหน้าไปอย่างรวดเร็วยิ่งกว่าสมัยใด ๆ ที่ผ่านมา สิ่งต่าง ๆ ที่คณะราชทูตพิเศษของไทยได้พบในประเทศอังกฤษครั้งนั้นเองที่ทำให้พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวและประชาชนชาวไทยเกิดความตื่นตัวในเรื่องการขนส่งทางรถไฟขึ้นแก่อย่างไรก็ตามตลอดรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว การขนส่งทางรถไฟยังไม่มีขึ้นในประเทศไทย ๑๐

๘ เจ้าพระยาทิพากรวงศ์, พระราชพงศาวดารกรุงรัตนโกสินทร์รัชกาลที่ ๔ (พระนคร : องค์การค้าคุรุสภา, ๒๕๐๔), เล่ม ๑ หน้า ๑๓๔ - ๓๕.

๙ เรื่องเดียวกัน, หน้า ๑๓๕ - ๓๖.

๑๐ การรถไฟแห่งประเทศไทย, ที่ระลึกในวันคล้ายวันสถาปนากิจการรถไฟครบรอบ ๗๒ ปี (พระนคร : โรงพิมพ์การรถไฟ, ๒๕๑๓), หน้า ๒๔ - ๒๕.

ในปี ๒๔๒๕ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ ๕ ทรงอนุมัติสัมปทาน ให้แก่บริษัทชาวเดนมาร์กสร้างทางรถไฟสายแรกขึ้นในประเทศไทย ระหว่างกรุงเทพฯ ถึง สมุทรปราการ ระยะทาง ๒๑ กิโลเมตร เพราะได้สังเกตเห็นว่าทางรถไฟสายนี้จะอำนวยความสะดวก ประโยชน์ทางเศรษฐกิจและทางค่านุเคราะห์ศาสตร์ของไทยในสมัยนั้นได้มาก เนื่องจากการติดต่อ ระหว่างเมืองหลวงของไทยกับปากอ่าวแม่น้ำเจ้าพระยาที่สมุทรปราการนั้น กระทำได้โดยทาง น้ำเพียงทางเดียว เมื่อมีทางรถไฟสายนี้ขึ้นแล้วการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างเมืองหลวง กับปากอ่าวซึ่งเป็นทางติดต่อกับประเทศภายนอกย่อมทำได้สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น นอกจากนั้นยังใช้เป็นเส้นทางขนส่งกำลังทหารไปรักษาป้องกันปากอ่าวได้ทันกับความต้องการในยามฉุกเฉินอีกด้วย ทางรถไฟสายนี้เริ่มทำการก่อสร้างในปี ๒๔๓๔ เปิดทำการเดินรถได้เมื่อวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๔๓๖^{๑๑} (หม่อมราชวงศ์สมปทานเมื่อวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๔๓๕ รัฐบาลในสมัยนั้นได้รับสิทธิการให้กรมรถไฟจัดการเดินรถแทน ต่อมารัฐบาลสมัยจอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์เป็นนายกรัฐมนตรี ได้ส่งเลิกกิจการรถไฟ สายนี้ตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๐๓)

ในระหว่างปี ๒๔๒๖ - ๒๔๒๙ ฝรั่งเศสมีพฤติการณ์ในอันที่จะพยายามขยายอิทธิพล ทางการเมืองและทางทหารเข้ามาในดินแดนฝั่งซ้ายของแม่น้ำโขง ส่วนทางด้านชายแดนทิศตะวันตกตลอดขึ้นไปทางเหนือและจรดทางใต้สุดของประเทศก็มีอิทธิพลของอังกฤษบีบบังคับอยู่ รัฐบาล ไทยในสมัยนั้นตระหนักดีว่าประเทศไทยกำลังเป็นที่ปรารถนาของบรรดาชาติมหาอำนาจ โดยเฉพาะ อังกฤษและฝรั่งเศส การคมนาคมของไทยก็มีแต่การเดินควยเท้า ภัยเวียนและภัยเรือเป็นพื้นนั้น ย่อมเป็นอุปสรรคต่อภาวะการรวมสังคมนั้นเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในระหว่างท้องถิ่นที่ทางออกไปจาก เมืองหลวง และการขนส่งที่ไม่สะดวกมากพอย่อมเป็นผลเสียหายอย่างมากต่อการปกครอง การ ป้องกันประเทศชาติและการบำรุงเศรษฐกิจของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งภูมิภาคภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคใต้ล้วนเต็มไปด้วยเทือกเขาและป่าดิบ ทำให้การเดินทางติดต่อกัน ระหว่างพื้นที่ในภูมิภาคเดียวกันและกับตัวเมืองหลวง เป็นไปด้วยความลำบากยิ่ง อันเป็นมูลเหตุให้ ราษฎรที่อยู่ตามภูมิภาคนั้น โดยเฉพาะตามบริเวณชายแดนมักมีใจโน้มเอียงไปทางชาติใกล้เคียง ดังนั้นจึงสมควรที่รัฐบาลจะได้สร้างทางรถไฟขึ้นเพื่อติดต่อกันระหว่างเมืองหลวงกับบริเวณชายแดนเหล่า

^{๑๑} เรื่องเดียวกัน, หน้า ๒๔ - ๓๐.

นี้ก่อนอื่น คว้าเหตุนี้ในปี ๒๔๓๐ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ Sir Andrew Clark และ Messrs. Punchard, Mac Taggart, Lowthar and Co. ทำการสำรวจภูมิประเทศและอื่น ๆ เพื่อสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ถึงเชียงใหม่ โดยมีทางแยกจากสระบุรีถึงนครราชสีมา รวมอยู่ด้วย ต่อมาในปี ๒๔๓๑ ได้โปรดเกล้าฯ ให้วิศวกรชาวปรัสเซียซึ่งเคยสำรวจทางรถไฟในประเทศจีนมาแล้ว เข้ามาดำเนินการสำรวจเส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ ถึงนครราชสีมา ผลการสำรวจปรากฏว่าการสร้างทางรถไฟออกจากกรุงเทพฯ ผ่านอยุธยาและสระบุรีมีความเหมาะสมกว่าที่จะสร้างผ่านกบินทร์บุรีและนางรอง ในปี ๒๔๓๓ Sir Andrew Clark และบริษัทกิงกลาได้เสนอผลการสำรวจแนวทางสร้างทางรถไฟสายเหนือว่าควรสร้างผ่าน อยุธยา ลพบุรี นครสวรรค์ แพร่ ลำปาง ลำพูน เชียงใหม่ เชียงราย และถึงเชียงใหม่ รวมระยะทางยาว ๑,๐๕๐ กิโลเมตร ในเดือนมกราคม ๒๔๓๓ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตั้งกรมรถไฟขึ้น อยู่ในสังกัดกระทรวงโยธาธิการ เพื่อเป็นหน่วยงานดำเนินการรถไฟต่อไป ^{๑๒}

ในปี ๒๔๓๔ มิสเตอร์ ยี มูเร แคมป์เบลล์ (Mr. G. Murray Campbell) ได้เป็นผู้รับดำเนินการสร้างทางรถไฟหลวงสายกรุงเทพฯ ถึงนครราชสีมา โดยสร้างเป็นทางกว้าง ๑.๔๓๕ เมตร ตามที่วิศวกรชาวปรัสเซียแนะนำไว้ การสร้างทางสายนี้เริ่มค้นจากบริเวณที่เป็นสถานีกรุงเทพฯ ในปัจจุบันการก่อสร้างช่วงแรกจากกรุงเทพฯ ถึงอยุธยาใช้เวลาประมาณ ๕ ปี จึงแล้วเสร็จสามารถเปิดการเดินรถได้เมื่อวันที่ ๒๖ มีนาคม ๒๔๓๕ ^{๑๓} หลังจากนั้นต่อมาอีก ๔ ปี จึงสร้างถึงนครราชสีมาเมื่อวันที่ ๒๑ ธันวาคม ๒๔๔๓

ระยะทางการเดินรถได้เพิ่มขึ้นโดยตลอดเนื่องจากการสร้างทางรถไฟสายต่าง ๆ ทั่วประเทศจาก ๒,๒๑๕ กิโลเมตรในปี ๒๔๖๓ เป็น ๓,๔๕๔ กิโลเมตรในปี ๒๕๐๓ และในปี ๒๕๑๔ มีระยะทางทั้งสิ้น ๓,๗๖๕ กิโลเมตร หรือระยะทางการเดินรถ ๑ กิโลเมตรต่อพื้นที่ ๑๓๖ ตารางกิโลเมตรของประเทศผ่าน ๘๖ จังหวัด โดยมีที่หยุดรถและสถานีทั้งสิ้น ๕๕๖ แห่ง ^{๑๔}

^{๑๒} เรื่องเดียวกัน, หน้า ๓๐ - ๓๓.

^{๑๓} เรื่องเดียวกัน, หน้า ๓๓.

^{๑๔} Comptroller's Office, Information Booklet 1971, op.cit., pp.28-29.

ระยะทางการเดินรถระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ จะแสดงในตารางที่ ๑ และระยะทาง การเดินรถ จำนวนที่หยุดรถและสถานีที่มีอยู่ในแต่ละจังหวัดของประเทศในปี ๒๕๑๔ จะแสดง ในตารางที่ ๒

ตารางที่ ๑

ระยะทางเปิดทำการเดินรถของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔

ปีงบประมาณ	ระยะทางการเดินรถ (กิโลเมตร)
๒๕๑๐	๓,๗๖๕
๒๕๑๑	๓,๗๖๕
๒๕๑๒	๓,๗๖๕
๒๕๑๓	๓,๗๖๕
๒๕๑๔	๓,๗๖๕

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

การจัดองค์การบริหารงานของการรถไฟ

ในปี ๒๕๕๔ รัฐบาลในสมัยจอมพล ป. พิบูลสงครามเป็นนายกรัฐมนตรี ได้พิจารณา เห็นสมควรจัดตั้งกิจการรถไฟเป็นเอกเทศ จึงได้เสนอร่างพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๔ ต่อรัฐสภา และได้มีพระบรมราชโองการให้ตราเป็นพระราชบัญญัติขึ้นไว้ตามที่ ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับลงวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๕๔ พระราชบัญญัตินี้ได้อนุมัติให้ จัดตั้งองค์การรถไฟเป็นอิสระขึ้นเรียกว่า "การรถไฟแห่งประเทศไทย" โดยให้อินทนิการของกรม รถไฟไปใหองค์การนี้ และคณะรัฐมนตรีได้แต่งตั้งคณะกรรมการการรถไฟขึ้นควบคุมดูแลกิจการของ องค์การ ประกอบด้วยประธานกรรมการ ๑ นาย และกรรมการอีก ๖ นาย ผู้ว่าการรถไฟเป็น

ตารางที่ ๒

ขอบเขตการดำเนินงานของการรถไฟในปี ๒๕๑๔

005407

จังหวัด	สถานีและ ที่หยุดรถ (แห่ง)	ระยะทาง การเดินทาง (กิโลเมตร)	จังหวัด	สถานีและ ที่หยุดรถ (แห่ง)	ระยะทาง การเดินทาง (กิโลเมตร)
กรุงเทพมหานคร	๒๑	๑๐๔	ปัตตานี	๕	๓๒
อยุธยา	๑๒	๖๔	พัทลุง	๑๒	๗๕
ฉะเชิงเทรา	๔	๕๐	เพชรบุรี	๑๖	๘๖
บุรีรัมย์	๑๐	๗๕	พิจิตร	๔	๖๕
ชัยภูมิ	๑๐	๘๘	พิษณุโลก	๑๐	๗๑
เชียงใหม่	๒	๑๐	ปราจีนบุรี	๒๑	๑๔๕
ชุมพร	๒๔	๑๔๖	ประจวบคีรีขันธ์	๒๔	๒๐๘
กาญจนบุรี	๒๔	๑๑๗	แพร่	๑๑	๓๕
ขอนแก่น	๑๗	๑๓๑	ราชบุรี	๑๕	๘๔
ลำปาง	๑๒	๘๒	สระบุรี	๑๔	๑๓๘
ลำพูน	๘	๖๐	ศรีสะเกษ	๑๐	๗๓
ลพบุรี	๑๔	๘๗	สงขลา	๒๖	๑๗๒
นครนายก	๑	๑๓	สุโขทัย	๓	๒๘
นครปฐม	๑๕	๘๐	สุพรรณบุรี	๗	๓๔
นครราชสีมา	๕๐	๓๒๗	สุราษฎร์ธานี	๓๔	๑๗๐
นครสวรรค์	๑๘	๑๒๔	สุรินทร์	๘	๗๐
นครศรีธรรมราช	๒๘	๑๖๑	ศรีสะเกษ	๑๓	๘๑
นราธิวาส	๑๓	๗๓	อุบลราชธานี	๔	๓๐
นนทบุรี	๑	๕	อุดรธานี	๑๒	๕๓
หนองคาย	๔	๓๑	อุตรดิตถ์	๑๕	๕๐
ปทุมธานี	๒	๒๔	ยะลา	๗	๕๐

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

กรรมการโดยตำแหน่งและรัฐบาล สักดอมบเงินจำนวน ๓๐ ล้านบาทให้เป็นเงินสมทบทุนประเดิมของ
การรถไฟแห่งประเทศไทยซึ่งมีพลเอกจรูญ รัตนกุล เสรีเริงฤทธิ์ เป็นผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
ประเทศไทยเป็นคนแรก ตั้งแต่วันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๔๙๔ ๑๕

ความรับผิดชอบของคณะกรรมการรถไฟตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย
พ.ศ. ๒๔๙๔ ได้ระบุไว้ว่าคณะกรรมการรถไฟประกอบด้วยประธานกรรมการ ๑ นาย และกรรม-
การอื่นอีกไม่น้อยกว่า ๔ นาย แต่ไม่เกิน ๖ นาย โดยคณะรัฐมนตรีเป็นผู้แต่งตั้ง

ผู้ที่ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการหรือกรรมการรถไฟจะต้องเป็นผู้มีสัญชาติไทย
มีความรู้และเจตเจณเกี่ยวกับการรถไฟ การขนส่ง วิศวกรรม พาณิชยกรรม การเศรษฐกิจ
หรือการเงิน

สำหรับงบประมาณประจำปีของการรถไฟทั้งงบลงทุนและงบทำการก่อนที่จะนำเสนอ
คณะรัฐมนตรี เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบและรับทราบจะต้องเสนอให้คณะกรรมการรถไฟพิจารณา
อนุมัติก่อน นอกจากนี้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจหน้าที่กำกับการโดยทั่วไปและมี -
อำนาจสั่งให้การรถไฟแถลงข้อเท็จจริง เสนอความเห็นทำรายงานหรือยับยั้งการกระทำใด ๆ ก็ได้ ๑๖

การจัดองค์การบริหารงานของการรถไฟเมื่อวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๑๔ จะแสดงใน
รูปที่ ๑ ซึ่งประกอบด้วยหน่วยงานต่าง ๆ ๕ ฝ่ายและ ๖ สำนักงานดังนี้คือ

๑. ฝ่ายการช่างกล มีวิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกลทำหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการซ่อม
สร้าง บำรุงรักษาและดำเนินงานทางคานเครื่องจักรกลและล้อเลื่อนต่าง ๆ ของการรถไฟขึ้นตรง
ต่อรองผู้ว่าการคานวิศวกรรม

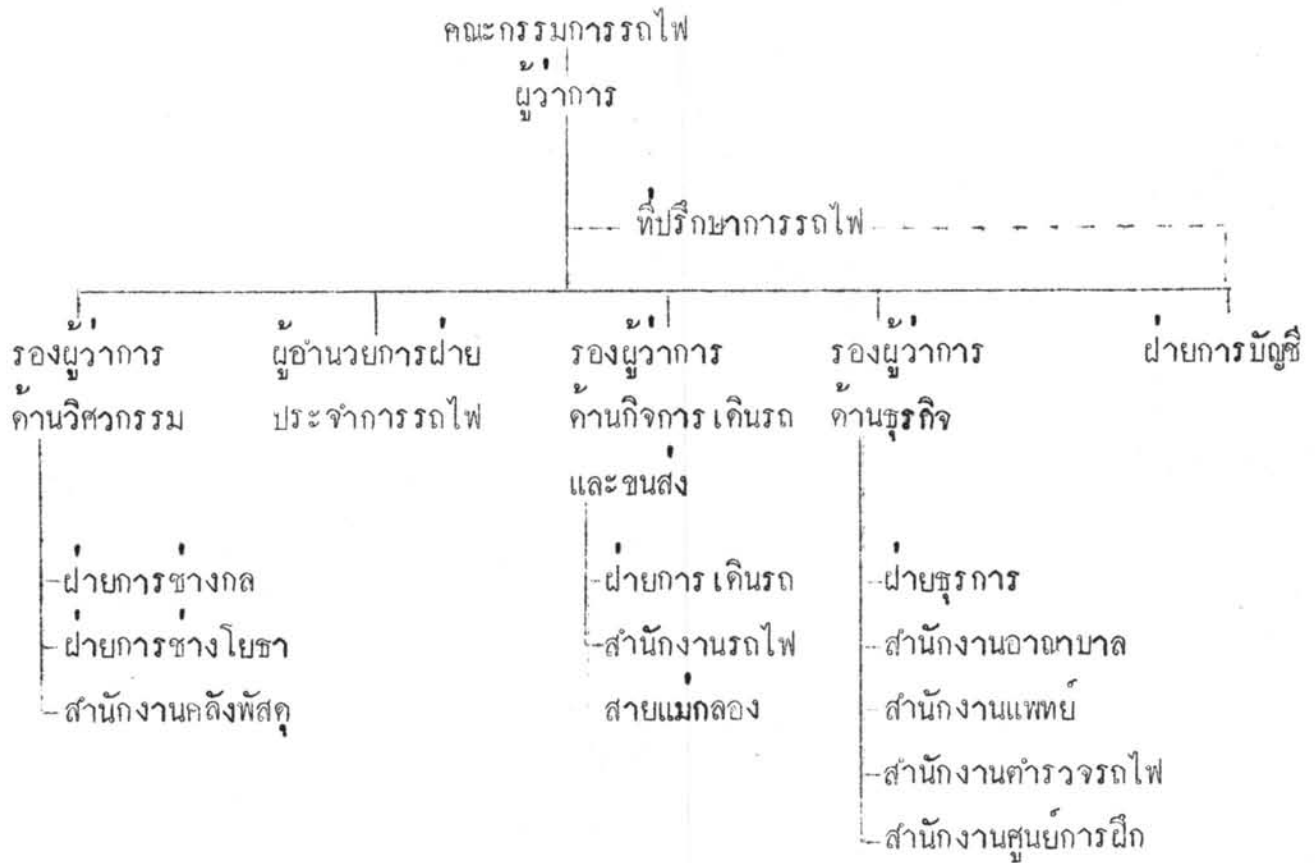
๒. ฝ่ายการช่างโยธา มีวิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธาทำหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับ
การซ่อม สร้าง บำรุงรักษาและปรับปรุงสภาพทางรถไฟที่ทำการ สถานี สิ่งปลูกสร้างระบบ
สื่อสารและโทรคมนาคมของการรถไฟขึ้นตรงต่อรองผู้ว่าการคานวิศวกรรม

๑๕ การรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่องเดิม, หน้า ๔๔ - ๔๕.

๑๖ เรื่องเดียวกัน, หน้า ๔๕ - ๔๖.

รูปที่ ๑

การจัดองค์การบริหารงานของการรถไฟในปี ๒๕๑๔



ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

๓. ฝ่ายการเดินรถมีผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถทำหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการให้บริการของการรถไฟ เช่น การให้บริการด้านการโดยสาร การสินค้า กิจการโรงแรมและรถเสียบียง ทำการประสานงานขนส่ง ควบคุมการหมุนเวียนของล้อเลื่อนต่าง ๆ และรักษาผลประโยชน์ของการรถไฟเกี่ยวกับการให้เช่าสิทธิในที่ดินและอาคารสถานที่ต่าง ๆ ของการรถไฟ ขึ้นตรงต่อรองผู้อำนวยการด้านกิจการเดินรถและขนส่ง

๔. ฝ่ายธุรการ มีผู้อำนวยการฝ่ายธุรการทำหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับงานด้านธุรการของการรถไฟ การสวัสดิการพนักงาน การควบคุมและจัดหาผู้ปฏิบัติงาน จัดการพิมพ์เอกสารและรายงานต่าง ๆ ของการรถไฟขึ้นตรงต่อรองผู้อำนวยการด้านธุรกิจ

๕. ฝ่ายการบัญชี มีผู้อำนวยการฝ่ายการบัญชีทำหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับด้านการเงินของการรถไฟ เช่น การรับ จ่าย ควบคุม และการนำส่งเงินรายได้ของการรถไฟ ทำการตรวจสอบเอกสารทางการเงินต่าง ๆ เช่น บัญชีรายได้การโดยสาร บัญชีรายได้การค้า การตรวจสอบใบสำคัญส่งจ่ายทำการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานในด้านการเงิน การลงทุน การงบประมาณ และการประมาณการฐานะทางการเงินของการรถไฟ เป็นต้น ขึ้นตรงต่อผู้อำนวยการรถไฟและที่ปรึกษาการรถไฟ

๖. สำนักงานคลังพัสดุ มีหัวหน้าสำนักงานคลังพัสดุทำหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการจัดซื้อ จัดหา ควบคุม และการให้บริการด้านพัสดุ เครื่องใช้ เครื่องมือและอุปกรณ์ต่าง ๆ ในการดำเนินงานของการรถไฟขึ้นตรงต่อรองผู้อำนวยการด้านวิศวกรรม

๗. สำนักงานรถไฟสายแมกกลอง มีหัวหน้าสำนักงานรถไฟสายแมกกลองทำหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการดำเนินงานของการรถไฟในเส้นทางสายแมกกลองทั้งหมดซึ่งแยกการดำเนินงานออกจากสายใหญ่ ขึ้นตรงต่อรองผู้อำนวยการด้านกิจการเดินรถและขนส่ง

๘. สำนักงานอาณบาล มีหัวหน้าสำนักงานอาณบาลทำหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการดำเนินงานทางด้านกฎหมาย ระเบียบวินัย และกฎข้อบังคับต่าง ๆ ของการรถไฟ ขึ้นตรงต่อรองผู้อำนวยการด้านธุรกิจ

๙. สำนักงานแพทย์ มีหัวหน้าสำนักงานแพทย์ทำหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับสุขภาพและอนามัยของพนักงานในการรถไฟ ขึ้นตรงต่อรองผู้อำนวยการด้านธุรกิจ

๑๐. สำนักงานตำรวจรถไฟ มีหัวหน้าสำนักงานตำรวจรถไฟทำหน้าที่รับผิดชอบ - เกี่ยวกับการรักษาดลประโยชน์ ความสงบเรียบร้อย ความปลอดภัยของการรถไฟ และผู้ใช้ - บริการรถไฟ ขึ้นตรงต่อรองผู้ว่าการด้านธุรกิจ

๑๑. สำนักงานศูนย์ฝึก มีหัวหน้าสำนักงานศูนย์ฝึกทำหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการฝึก อบรมพนักงานของการรถไฟให้มีความรู้ความชำนาญ และความเข้าใจในการปฏิบัติงานให้มีประ - สติภาพยิ่งขึ้นโดยใช้เทคโนโลยีและวิชาการแขนงใหม่ต่าง ๆ ขึ้นตรงต่อรองผู้ว่าการด้านธุรกิจ

การให้บริการของการรถไฟระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔

การรถไฟให้บริการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร โดยจัดเดินขบวนรถต่าง ๆ ขึ้น ซึ่ง จำแนกออกเป็นประเภทใหญ่ ๆ ได้คือ

๑. ขบวนรถโดยสาร เป็นขบวนรถที่ให้บริการผู้โดยสารจากต้นทางถึงปลายทาง โดยจัดพ่วงตู้รถโดยสารประเภทต่าง ๆ เข้ากับขบวนรถ

๒. ขบวนรถสินค้า เป็นขบวนรถที่ให้บริการขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงปลายทาง โดย จัดพ่วงตู้รถสินค้าประเภทต่าง ๆ เข้ากับขบวนรถ

๓. ขบวนรถรวม เป็นขบวนรถที่ให้บริการแก่ผู้โดยสารและรับส่งสินค้ารวมอยู่ใน ขบวนรถเดียวกันจากต้นทางถึงปลายทางโดยจัดพ่วงตู้รถโดยสาร และตู้รถสินค้าประเภทต่าง ๆ เข้า กับขบวนรถ

จำนวนขบวนรถประเภทต่าง ๆ ที่การรถไฟจัดให้บริการขนส่งสินค้า และผู้โดยสาร ระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ จะแสดงในตารางที่ ๓

ตารางที่ ๓

จำนวนขบวนรถประเภทต่าง ๆ ที่การรถไฟจัดให้บริการระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔
 คอ ๑ วัน

ปีงบประมาณ	ขบวนรถโดยสาร (ขบวน)	ขบวนรถสินค้า (ขบวน)	ขบวนรถรวม (ขบวน)	รวมทุกประเภท (ขบวน)
๒๕๑๐	๑๒๘	๕๘	๘๐	๓๐๖
๒๕๑๑	๑๕๘	๑๓๒	๑๑๔	๔๔๔
๒๕๑๒	๑๔๔	๑๐๔	๙๕	๓๒๖
๒๕๑๓	๑๖๔	๑๐๖	๙๖	๓๖๖
๒๕๑๔	๑๖๖	๑๒๐	๙๕	๓๖๔

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

ในการจัดเดินขบวนรถต่าง ๆ ตามตารางที่ ๓ การรถไฟต้องจัดหารถจักรทำการ
 ลากจูงขบวนรถเหล่านี้ ในระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ การรถไฟมีรถจักรชนิดต่าง ๆ ใช้งาน
 อยู่ ๓ ประเภทคือ รถจักรไอน้ำ รถจักรดีเซล และรถดีเซลราง ซึ่งแสดงในตารางที่ ๔

ตารางที่ ๔

จำนวนรถจักรชนิดต่าง ๆ ของการรถไฟที่ใช้งานระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔

ปีงบประมาณ	รถจักรไอน้ำ (คัน)	รถจักรดีเซล (คัน)	รถดีเซลราง (ชุด)
๒๕๑๐	๒๓๔	๑๒๘	๑๗
๒๕๑๑	๒๓๔	๑๓๓	๑๖
๒๕๑๒	๒๒๘	๑๖๔	๑๕
๒๕๑๓	๒๒๓	๑๖๖	๑๔
๒๕๑๔	๑๗๔	๑๖๗	๓๗

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

หมายเหตุ : รถดีเซลราง ๑ ชุด ประกอบด้วยตู้รถกำลัง ๑ ตู้ และตู้รถพ่วง ๑ ตู้

ส่วนชนิดต่าง ๆ ที่ใช้พ่วงเข้ากับขบวนรถจะประกอบด้วยตู้รถโดยสาร และตู้รถสินค้า
 ในระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔ การรถไฟมีตู้รถต่าง ๆ ใช้งานอยู่ตามตารางที่ ๕

อายุใช้งานมาแล้วโดยเฉลี่ยของรถจักรและตู้รถต่าง ๆ ในปี ๒๕๑๔ สำหรับ -
 รถจักรไอน้ำ ๒๖.๒ ปี รถจักรดีเซล ๑๐.๑ ปี รถดีเซลราง ๔.๖ ปี ตู้รถโดยสาร
 ๑๗.๔ ปี และตู้รถสินค้า ๒๐.๕ ปี ตามลำดับ ๑๗

ตารางที่ ๕

จำนวนผู้รถชนิดต่าง ๆ ของการรถไฟที่ใช้งานระหว่าง ๒๕๑๐ - ๒๕๑๔

ปีงบประมาณ	ผู้รถโดยสาร (ตู้)	ผู้รถสินค้า (ตู้)
๒๕๑๐	๓๔๔	๘,๐๒๐
๒๕๑๑	๓๔๑	๘,๐๑๓
๒๕๑๒	๔๑๕	๘,๖๔๓
๒๕๑๓	๔๓๑	๘,๔๔๓
๒๕๑๔	๔๐๑	๗,๘๗๑

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย