

ประวัติ เกี่ยวกับการรถไฟแห่งประเทศไทย

ประวัติความเป็นมาของการรถไฟแห่งประเทศไทย

ถึงแม้ว่ากิจการรถไฟสายแรกของโลกจะก่อกำเนิดขึ้นใน พ.ศ. 2366 ในประเทศอังกฤษระหว่างเมืองดาร์ลิงตัน-สต็อคตัน (Darlington-Stockton) เป็นระยะทางยาว 12 ไมล์ และต่อมาเมื่อ พ.ศ. 2473 ทางรถไฟสายที่สองก็ได้กำเนิดขึ้นระหว่างเมืองลิเวอร์พูล-แมนเชสเตอร์ (Liverpool-Manchester) แล้วก็ตาม แต่กิจการรถไฟยังเป็นสิ่งมหัศจรรย์ของคนไทยอยู่ จนกระทั่งมิสเตอร์เอรี สมิท ปากีส อุบัติในคณะของเซอร์ บอห์น เบาริง ได้นำสนธิสัญญาฉบับใหม่ออกไปประทับตราแผ่นดินอังกฤษ แล้วนำกลับมาแลกเปลี่ยนสนธิสัญญากับฝ่ายไทย เมื่อวันที่ 23 มีนาคม พ.ศ. 2398 พร้อมกับสัญญาซื้อขายลำน้ำและเครื่องราชบรรณาการของสมเด็จพระนางเจ้าวิคตอเรียแห่งสหราชอาณาจักรอังกฤษ เพื่อทูลเกล้าถวายพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว สิ่งหนึ่งในบรรดาเครื่องราชบรรณาการนั้นได้แก่ รถไฟเล็ก ซึ่งจำลองย่อส่วนจากของจริง ประกอบด้วยรถจักรไอน้ำและรถพ่วงครบขบวน 1 คันบนรางด้วยแรงไอน้ำเหมือนรถจริงที่ใช้อยู่ในประเทศอังกฤษสมัยนั้น ปรากฏว่าได้รับความสนใจในราชสำนักและประชาชนชาวไทยเป็นอย่างมาก แต่พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวก็ยังมิได้ทรงสถาปนารถไฟขึ้น อาจเนื่องมาจากภาวะเศรษฐกิจของประเทศในขณะนั้นยังอยู่ในภาวะที่ไม่มั่นคง ทั้งจำนวนประชาชนที่จะใช้รถไฟก็ยังมีจำนวนน้อย จึงยังทรงมิได้มีพระราชดำริที่จะดำเนินกิจการรถไฟ

พ.ศ. 2414 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้เสด็จประพาสแหลมมลายูและประเทศอินเดียโดยทางรถไฟ เป็นเหตุให้พระองค์ทรงตระหนักถึงความสำคัญของการคมนาคมโดยทางรถไฟตั้งแต่นั้นมา จนกระทั่งใน พ.ศ. 2429 ได้อนุมัติสัมปทานแก่บริษัทชาวเดนมาร์กสร้างทางรถไฟสายแรกขึ้นในประเทศไทยระหว่างกรุงเทพฯ-สมุทรปราการ ระยะทางยาว 21 กิโลเมตร พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าฯ ได้เสด็จพระราชดำเนินขึ้นเป็นปฐมฤกษ์เมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม พ.ศ. 2434 และได้ทรงเปิดทางรถไฟ ณ สถานีสมุทรปราการ เมื่อวันที่ 11 เมษายน พ.ศ. 2436

ในระหว่าง พ.ศ. 2428-2430 ฝรั่งเศสได้พยายามจะรุกเข้าดินแดนทางด้านตะวันออกของประเทศไทย เพื่อเป็นการรักษาเอกราชของชาติไทยรัฐบาลไทยจึงได้สังเกตเห็นว่าควรจะต้องสร้างทางรถไฟเพื่อเชื่อมกับเมืองหลวงก่อน จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตั้งกรมรถไฟขึ้น อยู่ในสังกัดกระทรวงโยธาธิการเมื่อเดือนตุลาคม พ.ศ. 2433 และได้แยกเป็น 2 กรม คือ กรมรถไฟสายเหนือ บังคับบัญชาทางสายฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา และกรมรถไฟสายใต้ บังคับบัญชาทางสายฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา โดยมีพระเจ้าบรมวงศ์เธอ เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์เป็นเสนาบดีและนาย เค. เบ็ทเก (K. Bethge) ชาวเยอรมันเป็นเจ้ากรมรถไฟ พร้อมกับให้เปิดประมูลสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมาขึ้นเป็นอันดับแรก ในที่สุดได้พระราชทานพระบรมราชานุมัติให้กระทรวงโยธาธิการว่าจ้าง มิสเตอร์ ยี. มูเร แคมป์เบลล์ (G. Murray Campbell) สร้างทางรถไฟหลวงจากกรุงเทพฯถึงนครราชสีมาเป็นสายแรก เป็นทางขนาดกว้าง 1.435 เมตร และได้เสด็จพระราชดำเนินประกอบพระราชพิธีเริ่มการสร้างทางรถไฟ ณ บริเวณย่านสถานีกรุงเทพฯ (สถานีหัวลำโพงปัจจุบัน) เมื่อวันที่ 9 มีนาคม พ.ศ. 2434 ครั้น พ.ศ. 2439 การก่อสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ได้สำเร็จบางส่วนพอที่จะเปิดการเดินรถไฟได้ ดังนั้นพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงได้เสด็จพระราชดำเนินมาประกอบพระราชพิธีเปิดการเดินรถไฟระหว่างกรุงเทพฯ-อยุธยา ระยะทาง 71 กิโลเมตร เมื่อวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 จึงได้ถือวันนี้เป็นวันกำเนิดของการรถไฟแห่งประเทศไทยตั้งแต่นั้นมา ✓

ในระยะแรกนั้น (พ.ศ. 2439) สถิติการเดินรถขนส่งผู้โดยสารและสินค้าได้ผลเป็นที่น่าพอใจ ซึ่งจะเห็นได้จากตัวเลขดังต่อไปนี้คือ

เครื่องล้อเลื่อน :-

รถจักรทำการ	6 คัน
รถโดยสาร	27 "
รถสินค้า	58 "
รวมจำนวนล้อเลื่อน	<u>91</u> "

การโดยสารและสินค้า :-

จำนวนผู้โดยสาร	276,747 คน
รายได้โดยสาร	188,967 บาท
รายได้สินค้า	42,320 บาท

## รายได้รายจ่าย :-

รายได้ทั้งสิ้น	231, 880. 99 บาท
รายจ่าย	<u>147, 316. 89 บาท</u>
รายได้สุทธิ	<u>84, 564. 10 บาท</u>

## การเดินรถ :-

รถโดยสาร วันละ	6 ขบวน
รถสินค้าวันละ	2 "
รถก่อสร้างสัปดาห์ละ	4 "

ทางรถไฟที่เปิดใช้เดินรถรวมทั้งสิ้น 932 กิโลเมตร

ครั้นถึงรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงมีพระราชประสงค์ที่จะให้  
 ละดวงแก่การบังคับบัญชาและประหยัดค่าใช้จ่าย จึงได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้รวมกรม  
 รถไฟที่แยกกันอยู่เป็น 2 กรมนั้นเข้าเป็นกรมเดียวกัน เรียกว่า กรมรถไฟหลวง ตั้งแต่วันที่ 5  
 มิถุนายน พ. ศ. 2460 เป็นต้นมา และโปรดเกล้าฯ ให้พระบรมวงศ์เธอพระเจ้าวรวงศ์เธอพระแก้วเพ็ชรวัชรโยธิน  
 เป็นผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงเป็นพระองค์แรก

ในขณะนั้นทางรถไฟมีอยู่ 2 ขนาด คือทางฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นขนาด  
 กว้าง 1.435 เมตร หรือที่เรียกกันว่า ขนาดมาตรฐาน ส่วนทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา  
 เป็นทางกว้าง 1.00 เมตร เท่ากับทางรถไฟที่ใช้ในแหลมมลายูและประเทศเพื่อนบ้าน การมีทาง  
 รถไฟ 2 ขนาดเป็นการไม่สะดวก พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงโปรดเกล้าฯ ให้  
 สร้างทางรถไฟเป็นขนาดกว้าง 1.00 เมตร เหมือนกันทั่วประเทศ เพื่อให้สามารถเดินรถไฟร่วมกับ  
 ทั่วประเทศเพื่อนบ้านได้ ในขณะนั้นมีทางรถไฟที่เปิดเดินรถทั้งหมดรวม 2,581 กิโลเมตร

พ. ศ. 2494 สมัยรัฐบาลจอมพล ป. พิบูลสงคราม เป็นนายกรัฐมนตรี ได้พิจารณา  
 เห็นสมควรจัดตั้งกิจการรถไฟเป็นเอกเทศ จึงได้เสนอร่างพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย  
 พ. ศ. 2494 ต่อรัฐสภา และได้มีพระบรมราชโองการให้ตราเป็นพระราชบัญญัติขึ้นไว้ตามที่ประกาศ  
 ในราชกิจจานุเบกษาฉบับลงวันที่ 30 มิถุนายน พ. ศ. 2494 พระราชบัญญัตินี้ได้อนุมัติให้จัดตั้งองค์  
 การรถไฟอิสระขึ้น เรียกว่า "การรถไฟแห่งประเทศไทย" คณะรัฐมนตรีได้แต่งตั้งคณะกรรมการ  
 รถไฟแห่งประเทศไทย ประกอบด้วย ประธานกรรมการ 1 คน คณะกรรมการอีก 6 คน ผู้ว่าการ

การรถไฟฯ เป็นกรรมการโดยตำแหน่ง และรัฐได้มอบเงินจำนวน 30 ล้านบาท เป็นเงินสมทบทุน ประเดิม มีพลเอก จรุง รัตนกุล เสรีเริงฤทธิ์ เป็นผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยคนแรก ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2494 เป็นต้นมา

นับแต่การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้แยกตัวเองออกเป็นรัฐวิสาหกิจเป็นต้นมา กิจการได้เจริญก้าวหน้าขึ้นเป็นอันมาก โดยได้ปรับปรุงและแก้ไขทางให้ดียิ่งขึ้น เพิ่มขบวนรถและปรับปรุงขบวนรถให้มีความเร็วเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ยังจัดบริการให้ความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสาร โดยการจัดให้มีขบวนรถนั่งและรถนอนปรับอากาศในเส้นทางสายเหนือ สายใต้ และสายตะวันออกเฉียงเหนือ

### วัตถุประสงค์และนโยบาย

ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ได้กำหนดวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งการรถไฟฯ กล่าวคือ

1. ให้จัดดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการรถไฟ เพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน
2. ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการขนส่งของการรถไฟฯ และธุรกิจอื่นซึ่งเป็นประโยชน์แก่กิจการรถไฟ

โดยให้การรถไฟฯ มีอำนาจที่จะกระทำการต่าง ๆ ภายในขอบเขตวัตถุประสงค์ดังกล่าว อำนาจเช่นว่านี้ให้รวมถึง

- ก. สร้าง ซ่อม สดหา จำหน่าย เช่า ให้เช่า และดำเนินการเกี่ยวกับเครื่องใช้บริการและความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟ
- ข. ซ่อม สดหา เช่า ให้เช่า ถือกรรมสิทธิ์ ครอบครอง จำหน่าย หรือดำเนินการเกี่ยวกับทรัพย์สินใด ๆ
- ค. กำหนดอัตราค่าภาระการใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟ และจัดระเบียบเกี่ยวกับวิธีชำระค่าภาระดังกล่าว
- ง. จัดระเบียบเกี่ยวกับความปลอดภัยการใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟ
- จ. กู้ยืมเงิน
- ฉ. รับส่งเงินทางรถไฟ

ข. รับขนส่งคนโดยสาร สินค้า พัสดุภัณฑ์ และของอื่น ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับ  
กิจการรถไฟ

### นโยบายในการดำเนินงาน

✓ กิจการรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นกิจการสาธารณูปโภคประเภทหนึ่งที่มีให้บริการด้านขนส่ง  
ทั้งในด้านการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ลักษณะการดำเนินงานอยู่ในรูปรัฐวิสาหกิจ ซึ่งควรมีผล  
ตอบแทนจากการลงทุนอยู่ในระดับที่สามารถจะขยายกิจการต่อไปได้ รายได้กิจการรถไฟฯ ส่วนใหญ่  
จะมาจากด้านการโดยสารและการสินค้า ดังนั้นนโยบายในการดำเนินงานเพื่อหารายได้จึงแยกเป็น

#### ✓ 1. นโยบายในด้านการโดยสาร

1.1 ลดเวลาในการเดินทาง โดยการจำกัดกำหนดเวลาเดินรถให้เหมาะสม  
รวดเร็ว รถด่วน ไม่หยุดที่สถานีกลางทางบ่อยนัก พยายามจัดการเดินรถไม่ให้ขบวนรถเสียเวลา

1.2 เพิ่มความสะอาดสบายในการเดินทาง ไม่ว่าจะเป็นในด้านห้องอาหาร  
ห้องสุขา ที่นั่ง และเครื่องอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ซึ่งบริการเหล่านี้ได้มุ่งไปยังการโดยสารชั้น

3 ซึ่งมีผู้ใช้บริการมากที่สุด และทำรายได้ให้กับกิจการรถไฟฯ มากที่สุดด้วย

✓ 1.3 ความสะอาดในการซื้อตั๋ว ผู้โดยสารสามารถซื้อตั๋วล่วงหน้าจากบริษัทเอก-  
ชนที่กิจการรถไฟฯ ได้แต่งตั้งให้เป็นตัวแทนขายตั๋ว ณ จุดต่าง ๆ ในกรุงเทพฯ และต่างจังหวัด เพื่อ  
ให้การซื้อตั๋วโดยสารรถไฟฯ ได้สะดวกยิ่งขึ้น

1.4 การลดบริการขบวนรถให้เหมาะสมกับความต้องการของประชาชนผู้ใช้  
บริการ

#### ✓ 2. นโยบายในด้านการขนส่งสินค้า

2.1 การติดต่อประสานงานขนส่งกับลูกค้า ทั้งลูกค้าปัจจุบันและลูกค้าใหม่

2.2 ส่งเสริมให้มีการสร้างทางแยกอุตสาหกรรม ซึ่งเป็นเครื่องมือของการ  
ขนส่งทางรถไฟที่จะลดค่าใช้จ่ายในการขนต่อเนื่อง ซึ่งเป็นข้อเสียเปรียบของรถไฟเมื่อเทียบกับ  
การขนส่งทางถนน

2.3 การขนส่งสินค้าแบบเหมาขบวน (Train Load) ช่วยให้ขนส่งสินค้าได้  
ครั้งละมาก ๆ และสะดวกในการจัดบริการ เสียค่าใช้จ่ายน้อยกว่าการขนส่งสินค้าแบบเหมาส่งปลีก  
ย่อย ขบวนรถถึงปลายทางตามเวลาที่กำหนดไว้

✓ 2.4 เพิ่มขบวนรถสินค้าด่วน เนื่องจากในหลักของการเดินรถ จะต้องให้ ขบวนรถอื่นที่ถือว่ามีความสำคัญกว่าได้เดินก่อน ขบวนรถสินค้าจึงมักต้องรอเดินตามหลัง ทำให้ สินค้าถึงปลายทางล่าช้า ขบวนรถสินค้าด่วนจะช่วยลดเวลาในการเดินทางให้น้อยลง

✓ 2.5 การรวมจุดรับส่งสินค้า เพื่อที่จะไม่ต้องหยุดรับส่งสินค้าทุกสถานี เป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายและเวลาในการขนส่ง ✓

#### ระบบการบริหารงานและการสัปดาห์งาน

ระบบการบริหารงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีการเปลี่ยนแปลงปรับปรุงตลอด มา เริ่มตั้งแต่ พ.ศ. 2439 จนถึงปัจจุบัน ซึ่งพอจะแบ่งออกได้เป็น

1. ระบบการบริหารงานในสมัยเริ่มแรก เริ่มตั้งแต่ พ.ศ. 2439 ระบบการปกครอง ของประเทศในสมัยนั้นอยู่ในระบอบสมบูรณาญาสิทธิราชย์ การรถไฟฯขณะนั้นยังเป็นกรมรถไฟ อยู่ในสังกัดกระทรวงโยธาธิการ ได้ดำเนินการบริหารงานในรูปของระบบกอง โดยแบ่งเป็น 6 กอง ได้แก่

1. 1 กองบำรุงทาง
1. 2 กองช่างกล
1. 3 กองแบบแผน
1. 4 กองเดินรถ
1. 5 กองบัญชี
1. 6 กองกลาง



มีหัวหน้ากอง เป็นผู้รับผิดชอบงานของแต่ละกอง เจ้าพนักงานที่ประจำอยู่ตามแขวงและ ตำบลต่าง ๆ ขึ้นตรงต่อหัวหน้ากองโดยตรง การเสนอรายงานต่าง ๆ จะต้องเป็นไปตามลำดับชั้น การติดต่อระหว่างกองจะทำได้โดยตรงระหว่างเจ้าพนักงานไม่ได้ งานทุกอย่างจะต้องผ่านมายัง หัวหน้ากอง และเสนอผ่านไปยังหัวหน้าที่สูงที่สุดของกรมรถไฟ แล้วจึงส่งกลับแยกส่งไปตามกองที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการตามสิ่งนั้น

จะเห็นได้ว่าระบบการบริหารดังกล่าว ทำให้เกิดความล่าช้าในการปฏิบัติงาน เพราะว่าการงานทุกอย่างจะต้อง เสนอเป็นลำดับชั้น งานระหว่างกองต่าง ๆ ต้องมาพบประสานกันที่หัวหน้า สูงสุด ซึ่งงานบางอย่างไม่จำเป็นจะต้อง เสนอจนถึงระดับสูงสุด ควรจะกำหนดอำนาจหน้าที่การ



ตัดสินใจภายในขอบเขตแห่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เป็นการแบ่งเบาภาระหน้าที่ของผู้บริหารชั้นสูงขึ้นมาได้

2. ระบบการบริหารงานก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2 เนื่องจากกิจการรถไฟได้เจริญก้าวหน้าจากเดิมมาก ระบบการบริหารแบบเดิมไม่เหมาะสม จึงได้เปลี่ยนวิธีการแบ่งส่วนองค์การจากระบบกองเป็นระบบภาค โดยแบ่งกิจการรถไฟทั่วประเทศออกเป็น 4 ภาค คือ

- 2.1 ภาคกลาง
- 2.2 ภาคเหนือ
- 2.3 ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
- 2.4 ภาคใต้

ในขณะนั้นไม่อาจเปลี่ยนแปลงเป็นระบบภาคทันทีได้ เนื่องจากพนักงานส่วนใหญ่ยังขาดการฝึกอบรมให้มีความรู้ในด้านพาณิชยกรรมด้านการเดินรถและด้านการช่าง จึงจัดให้มีแต่เพียงหัวหน้าประจำภาคแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนการเดินรถ พาณิชยกรรมและส่วนการช่างโดยแยกส่วนการช่างออกต่างหากให้อยู่ในบังคับบัญชาของกองการช่างอันเป็นกองอิสระกองหนึ่ง เป็นการชั่วคราว

สรุปแล้วมีหน่วยงานสำคัญ 3 หน่วยใหญ่ ภายใต้การปกครองและควบคุมของผู้บัญชาการรถไฟคือ

1. กองเดินรถพาณิชยกรรม
2. กองการช่าง
3. กองบัญชี

นอกจากนี้ยังได้ตั้งแผนกสถิติขึ้นอยู่กับผู้บัญชาการ และแผนกกฎหมายขึ้นอยู่กับแผนกธุรการซึ่งขึ้นอยู่กับผู้บัญชาการรถไฟอีกต่อหนึ่ง

เนื่องจากระบบภาคนั้นมีปัญหา เรื่องตัวบุคคลที่จะทำหน้าที่รับผิดชอบงานดังกล่าว จึงได้มีพระราชกฤษฎีกาการสดวางระเบียบราชการสำนักงานและกรมในกระทรวงเศรษฐการ (ฉบับที่ 8) พุทธศักราช 2481 ซึ่งได้เริ่มใช้ตั้งแต่วันที่ 31 พฤษภาคม พ.ศ. 2481 เป็นการปรับปรุงระบบบริหารให้รวมอยู่ที่ส่วนกลาง โดยการเลือกบุคคลที่มีความรู้ความชำนาญในงานแต่ละสาขาเข้าประจำหน้าที่แต่ละหน่วยขึ้นตรงอยู่ในความปกครองและดูแลของอธิบดีกรมรถไฟ ได้แก่

1. ราชการฝ่ายธุรการ
2. ราชการฝ่ายการช่างโยธา

3. ราชการฝ่ายการช่างกล
4. ราชการฝ่ายการเดินรถ
5. ราชการฝ่ายการบัญชี

แต่ละฝ่ายยังแยกออกไปเป็นกองและแผนก มีหน้าที่ควบคุมตลอดไปถึงงานท้องถิ่น ซึ่งเกี่ยวกับหน้าที่ของแต่ละฝ่ายโดยเฉพาะ

3. ระบบการบริหารงานภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ในระหว่างสงครามโลกครั้งที่สองกิจการรถไฟต้องประสบกับความเสียหายอันเนื่องมาจากการสงคราม รัฐบาลต้องทำการปรับปรุงและฟื้นฟูกิจการรถไฟเป็นอันมาก โดยได้ดำเนินการขอกู้เงินจากธนาคารโลก ซึ่งธนาคารโลกได้ยื่นข้อเสนอให้รัฐบาลจัดตั้งกรมรถไฟเป็นองค์การอิสระ เพื่อความคล่องตัวในการบริหารงานในแนวธุรกิจการค้า ดังนั้นในวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2494 รัฐบาลจึงได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 จากมาตรา 16 ตามพระราชบัญญัตินี้ คำว่า "ผู้บัญชาการรถไฟแผ่นดิน" และคำว่า "อธิบดีกรมรถไฟ" ให้ใช้คำว่า "ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย" แทนมีระเบียบปฏิบัติการสั่งงานในระบบบริหารจากส่วนกลาง โดยสัดแบ่งส่วนบริหารไว้ดังนี้ คือ

1. ฝ่ายธุรการ มีผู้อำนวยการฝ่ายธุรการเป็นผู้บังคับบัญชาชั้นสูงสุด
2. ฝ่ายการเดินรถ มีผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถเป็นผู้บังคับบัญชาชั้นสูงสุด
3. ฝ่ายการบัญชี มีผู้อำนวยการฝ่ายการบัญชี เป็นผู้บังคับบัญชาชั้นสูงสุด
4. ฝ่ายการช่างโยธา มีวิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา เป็นผู้บังคับบัญชาชั้นสูงสุด
5. ฝ่ายการช่างกล มีวิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างกลเป็นผู้บังคับบัญชาชั้นสูงสุด
6. ฝ่ายการก่อสร้าง มีผู้อำนวยการฝ่ายการก่อสร้าง เป็นผู้บังคับบัญชาชั้นสูงสุด
7. สำนักงานอาณานิคม มีหัวหน้าสำนักงานเป็นผู้บังคับบัญชาชั้นสูงสุด
8. สำนักงานแพทย์ มีหัวหน้าสำนักงานเป็นผู้บังคับบัญชาชั้นสูงสุด
9. สำนักงานคลังวัสดุ มีหัวหน้าสำนักงานเป็นผู้บังคับบัญชาชั้นสูงสุด
10. สำนักงานรถไฟสายแม่กลอง มีหัวหน้าสำนักงานเป็นผู้บังคับบัญชาชั้นสูงสุด
11. สำนักงานตำรวจรถไฟ มีผู้บังคับการกองตำรวจรถไฟ เป็นผู้บังคับบัญชาชั้นสูงสุด

4. ระบบการบริหารงานในปัจจุบัน ประกอบด้วย 6 ฝ่าย 6 สำนักงาน กล่าวคือ



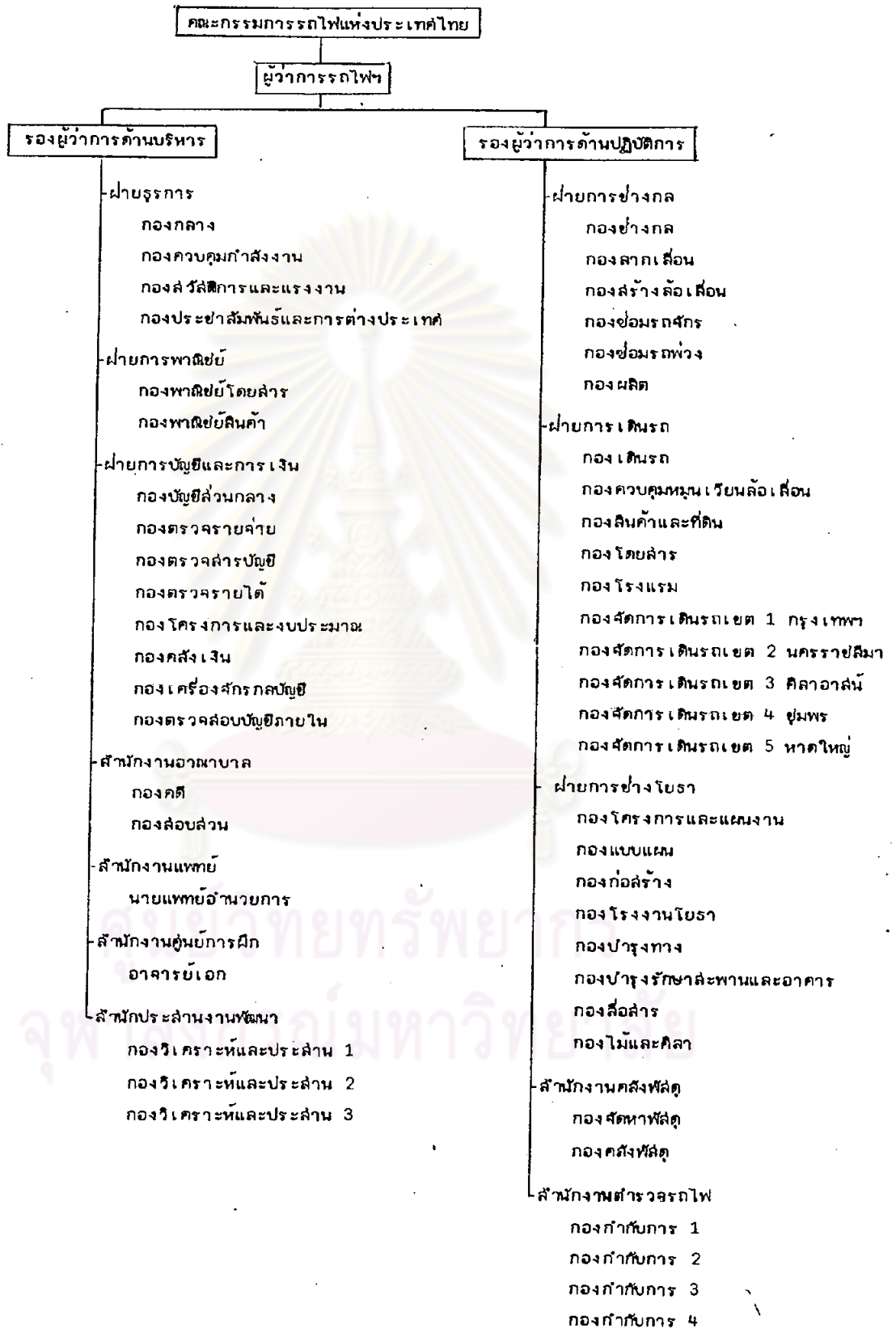
1. ฝ่ายการช่างโยธา
2. ฝ่ายการช่างล่ากล
3. ฝ่ายการเดินรถ
4. ฝ่ายธุรการ
5. ฝ่ายการบัญชีและการเงิน
6. ฝ่ายการพาณิชย์
7. สำนักงานคลังพัสดุ
8. สำนักงานตำรวจรถไฟ
9. สำนักงานอาณานิคม
10. สำนักงานประสานงานพัฒนา
11. สำนักงานศูนย์การฝึก
12. สำนักงานแพทย์

การกำหนดนโยบายและการควบคุมดูแลทั่วไปในการบริหารงานของการรถไฟนั้น กระทำโดยมีคณะกรรมการรถไฟ ซึ่งแต่งตั้งโดยรัฐบาล ประกอบด้วย ประธานกรรมการ 1 คน และกรรมการอื่น 6 คน โดยมีผู้ว่าการรถไฟร่วมเป็นกรรมการโดยตำแหน่งอีก 1 คน รวมทั้งสิ้น 8 คน

ศูนย์วิทยุสื่อสาร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รูปที่ 2 แผนภูมิแสดงการจัดองค์การของการรถไฟแห่งประเทศไทย เมื่อ 30 กันยายน พ.ศ. 2524



ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

### หน้าที่หลักและความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงาน

ตามแผนภูมิการจัดองค์การของการรถไฟฟ้า เมื่อ 30 กันยายน พ.ศ. 2524 ได้แบ่งเป็น 6 ฝ่าย และ 6 สำนักงาน ซึ่งมีหน้าที่และขอบเขตความรับผิดชอบ คือ

1. ฝ่ายธุรการ มีผู้อำนวยการฝ่ายธุรการ ทำหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับงานทางด้านธุรการทั่วไปของการรถไฟฟ้า ได้แก่

- การควบคุม และจัดสรรหาผู้ปฏิบัติงาน ตามความต้องการของฝ่ายและสำนักงานต่าง ๆ

- สักการพิมพ์เอกสารและรายงานต่าง ๆ ของการรถไฟฟ้า

ฝ่ายธุรการขึ้นตรงต่อรองผู้อำนวยการด้านบริหาร

2. ฝ่ายการพาณิชย์ มีผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์ ทำหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับทางด้านการตลาด โดยทำงานประสานกับฝ่ายการเดินรถ ได้แก่

- ค้นคว้า ริเริ่ม และหาทางให้มีการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารเพิ่มขึ้น

- ควบคุม วางแผนและจัดระบบการเลาะหา รวบรวมและใช้ประโยชน์ข้อมูล ข้อเสนอ

ส่วนเทศ

- วางแผนโฆษณาเพื่อส่งเสริมการขายด้านโดยสารและสินค้า

- ติดต่อกับองค์การและบริษัทผู้ประกอบการขนส่งทางอื่น เพื่อวางแผนการขนส่งโดย

รถไฟฟ้า ประสานกับการขนส่งทางอื่น

- วางนโยบายในการกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าระวาง แก้อัปเดตราคา

หรือเสนอแก้ไขเพื่อเพิ่มรายได้

- เสนอแนะและพิจารณาร่วมกับฝ่ายการเดินรถ เพื่อปรับปรุงคุณภาพของการให้บริการ

ตลอดจนการแก้ไขระเบียบค่าสิ่ง เพื่อให้บริการสะดวกขึ้น

- ติดตามผลการดำเนินงานด้านการหารายได้ทั้งด้านการโดยสารและสินค้า หา

ข้อแก้ไขเมื่อรายได้ไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่ตั้งไว้

ฝ่ายการพาณิชย์ขึ้นตรงต่อรองผู้อำนวยการด้านบริหาร

3. ฝ่ายการบัญชีและการเงิน มีผู้อำนวยการฝ่ายการบัญชีและการเงิน ทำหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับด้านการเงินของการรถไฟฟ้า ได้แก่

- รวบรวมสถิติบัญชีแสดงรายการ การรับและจ่ายเงิน
- ควบคุมการนำส่งเงินรายได้ของการรถไฟฯ
- ตรวจสอบเอกสารทางการเงินต่าง ๆ เช่น บัญชีรายได้การโดยสาร บัญชีราย

ได้การสินค้า

- ตรวจสอบใบสำคัญส่งจ่าย
- ทำการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานในด้านการเงิน การลงทุน การงบประมาณ

และการประมาณการฐานะทางการเงินของการรถไฟฯ

ฝ่ายการบัญชีและการเงินขึ้นตรงต่อรองผู้ว่าการด้านบริหาร

4. ฝ่ายการช่างกล มีวิสัยทัศน์ใหญ่ฝ่ายการช่างกล ทำหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับวิศวกรรมช่างกล ได้แก่

- ควบคุมดูแลรถจักร ล้อเลื่อนต่าง ๆ รวมทั้งอุปกรณ์และเครื่องจักรกลต่าง ๆ

สำหรับใช้ในโรงงาน

- ออกแบบส่วนประกอบรถจักร รถโดยสาร และรถบรรทุกสินค้า
- กำกับงานในด้านการลากเลื่อน
- ควบคุมโรงงานทำการซ่อมรถจักรและล้อเลื่อนโดยทั่วไปให้อยู่ในมาตรฐานของ

การใช้งาน

- ดูแลโรงรถจักรในท้องถิ่นให้ทำการบูรณะรถจักร รถพ่วง ที่ใช้อยู่ตามทาง

รถไฟ

- ควบคุมการไฟฟ้าบนขบวนรถและตามสถานที่ต่าง ๆ ทั้งในส่วนกลางและส่วน

ภูมิภาค

- ตรวจตราควบคุมหน่วยลากจูงของขบวนรถไฟให้เป็นไปตามพิกัดและล้อยอดคล้อง

ประสานกับความต้องการของฝ่ายเดินรถ

ฝ่ายการช่างกลขึ้นตรงต่อรองผู้ว่าการด้านปฏิบัติการ

5. ฝ่ายการเดินรถ มีผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ ทำหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการให้บริการ ได้แก่

- ควบคุมดูแลในด้านการขนส่งและการพาณิชย์
- จัดการเดินรถรับส่งผู้โดยสารและสินค้าตามเส้นทางรถไฟที่เปิดทำการเดินรถแล้ว

- ควบคุมการหมุนเวียนของล้อเลื่อนต่าง ๆ
- ให้บริการด้านโรงแรมและรถเสียบียง
- รักษาผลประโยชน์ของการรถไฟเกี่ยวกับการให้เช่าสิทธิในที่ดินและอาคาร

สถานที่ต่าง ๆ ของการรถไฟฯ

ฝ่ายการเดินรถขึ้นตรงต่อรองผู้ว่าการด้านปฏิบัติการ

6. ฝ่ายการช่างโยธา มีวิศวกรใหญ่ฝ่ายการช่างโยธา ทำหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับทางด้านวิศวกรรมโยธา ได้แก่

- การออกแบบแผนผังเกี่ยวกับทาง สะพาน อุโมงค์ อาคารสถานที่ และสิ่งก่อสร้างทุกชนิด รวมทั้งการซ่อมบำรุงรักษาทรัพย์สินเหล่านี้ให้อยู่คงทนถาวร
- สืบหาไม้มอดอน พื้น เพื่อทำเป็นเชื้อเพลิง และศิลาเพื่อใช้บำรุงรักษาทาง
- ควบคุมกิจการ เครื่องอาณัติสัญญาณและประแจกลเครื่อง โทรคมนาคม
- รักษากรรมสิทธิ์ที่ดินและควบคุมดูแลงานที่เกี่ยวกับวิชาการทางวิศวกรรมโยธา

โดยทั่วไป

ฝ่ายการช่างโยธาขึ้นตรงต่อรองผู้ว่าการด้านปฏิบัติการ

7. สำนักงานอาณابาล มีหัวหน้าสำนักงานอาณابาล ทำหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับด้านกฎหมายต่าง ๆ ได้แก่

- การสืบสวนกรณีผู้กระทำความผิด หรือทำให้เกิดการเสียหายต่อกิจการรถไฟ
- เป็นตัวแทนของการรถไฟฯ ในกรณีฟ้องร้องหรือถูกฟ้องร้อง
- รับเรื่องราว หรือคำร้องทุกข์ ซึ่งมีผู้ร้องเรียนมาว่าได้รับความเสียหาย

อย่างใดอย่างหนึ่ง อันเนื่องมาจากลักษณะแห่งการคัดกรงานของการรถไฟฯ

สำนักงานอาณابาลขึ้นตรงต่อรองผู้ว่าการด้านบริหาร

8. สำนักงานแพทย์ มีหัวหน้าสำนักงานแพทย์ ทำหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับทางด้านแพทย์ ส่งเคราะห์ได้แก่

- ตรวจสอบสุขภาพอนามัยบุคคลที่จะบรรจุเข้าปฏิบัติงาน
- ให้การรักษาพยาบาลแก่พนักงานของการรถไฟฯและบุคคลภายนอกทั่วไป
- ให้การศึกษาอบรม และแนะนำแก่ผู้ปฏิบัติงานในโรงงาน เพื่อป้องกัน

อุบัติเหตุและการเจ็บป่วยจากการทำงาน

สำนักงานแพทย์ขึ้นตรงต่อรองผู้ว่าการด้านบริหาร

9. สำนักงานศูนย์การฝึก มีหัวหน้าสำนักงานศูนย์การฝึก ทำหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการฝึกอบรมพนักงาน ทั้งที่รับเข้ามาใหม่และที่ปฏิบัติงานอยู่แล้ว ให้มีความรู้ความชำนาญและความเข้าใจในการปฏิบัติงาน เพื่อปรับปรุงมาตรฐานการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยใช้เทคโนโลยีและวิชาการแผนใหม่ต่าง ๆ ขึ้นตรงต่อรองผู้ว่าการด้านบริหาร

10. สำนักประสานงานพัฒนา มีหัวหน้าสำนักงานประสานงานพัฒนา ทำหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับ

- การวิเคราะห์คัดเลือกข้อเสนอโครงการลงทุนต่าง ๆ เพื่อรวบรวมนำเข้าเล่นในโครงการลงทุนของการรถไฟฯ
- ประสานงาน ดำเนินงานตามโครงการลงทุนกับเจ้าหน้าที่โครงการของฝ่ายและสำนักงานต่าง ๆ

สำนักประสานงานพัฒนาขึ้นตรงต่อรองผู้ว่าการด้านบริหาร

11. สำนักงานคลังพัสดุ มีหัวหน้าสำนักงานคลังพัสดุ ทำหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการจัดหาพัสดุทั่วไป ได้แก่

- สั่งซื้อ จัดหา ควบคุม เก็บรักษา และให้บริการด้านพัสดุ เครื่องใช้ เครื่องมือ และอุปกรณ์ต่าง ๆ ตามความต้องการของฝ่ายและสำนักงานต่าง ๆ

สำนักงานคลังพัสดุขึ้นตรงต่อรองผู้ว่าการด้านปฏิบัติการ

12. สำนักงานตำรวจรถไฟ มีหัวหน้าสำนักงานตำรวจรถไฟ ทำหน้าที่รับผิดชอบในด้าน

- รักษาทรัพย์สินของการรถไฟ
- รักษาผลประโยชน์ของการรถไฟ
- รักษาการตีและระงับเหตุอันรบกวนขบวนรถไฟและตามสถานที่ของการรถไฟฯ
- ให้ความสงบเรียบร้อย และช่วยเหลือประชาชนผู้โดยสาร ให้ได้รับความ

ความสะอาดและปลอดภัย

- พักพิทักษ์และป้องกันภัยแก่ผู้ปฏิบัติงานของการรถไฟทั่วประเทศ

สำนักงานตำรวจรถไฟขึ้นตรงต่อรองผู้ว่าการด้านปฏิบัติการ



จากระบบการดำเนินงานตั้งแต่ พ.ศ. 2439- พ.ศ. 2524 จำนวนผู้ปฏิบัติงานของ  
การรถไฟฯ มีจำนวนเพิ่มขึ้นตลอดมา ดังจะเห็นได้จากข้อมูลย้อนหลังตั้งแต่ พ.ศ. 2484 -  
2524 ทุกกระยะ 10 ปี จำนวนผู้ปฏิบัติงานเพิ่มขึ้นทุก 10 ปี ยกเว้นตั้งแต่ พ.ศ. 2514 -  
2524 ที่ลดลง เนื่องจากการรถไฟฯ ตระหนักถึงจำนวนผู้ปฏิบัติงานที่มีเป็นจำนวนมาก ดังแสดง  
ในตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ตารางแสดงจำนวนผู้ปฏิบัติงานทุกกระยะ 10 ปี ตั้งแต่ พ.ศ. 2484-2524

หน่วย : คน

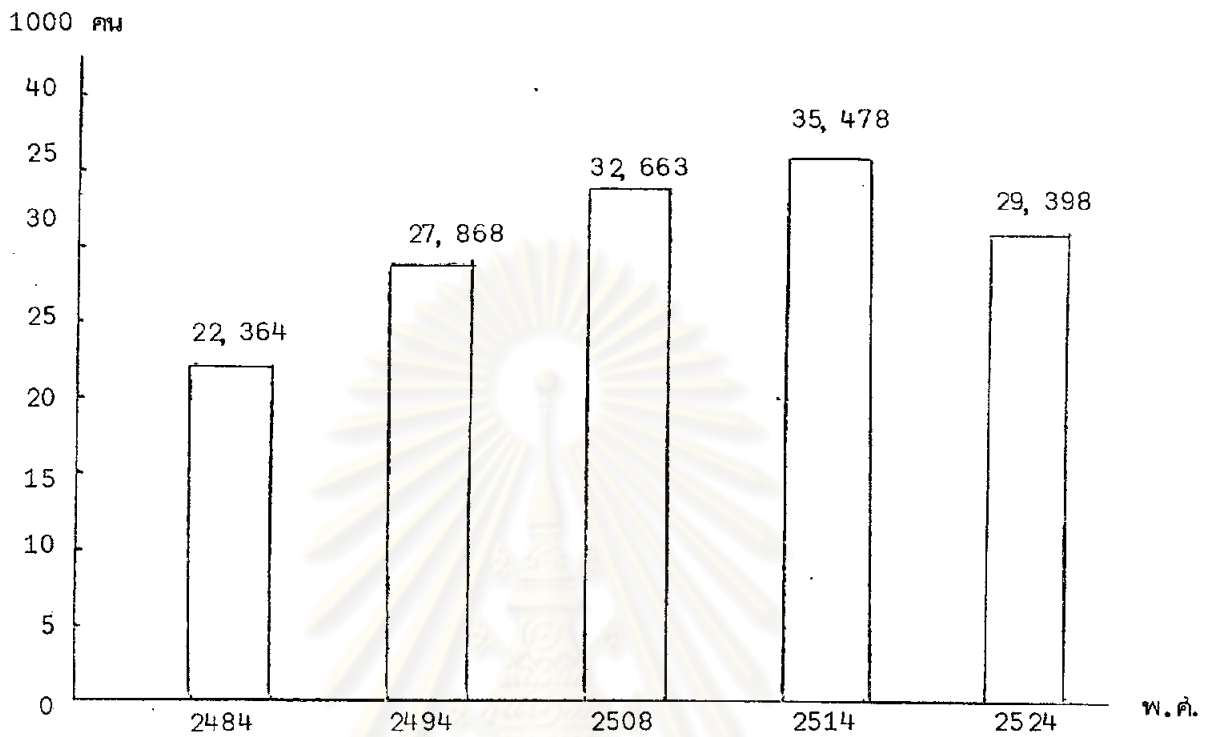
พ.ศ.	จำนวนผู้ปฏิบัติงาน
2484	22,364
2494	27,868
2508 <sup>1</sup>	32,663
2514	35,478
2524	29,398

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

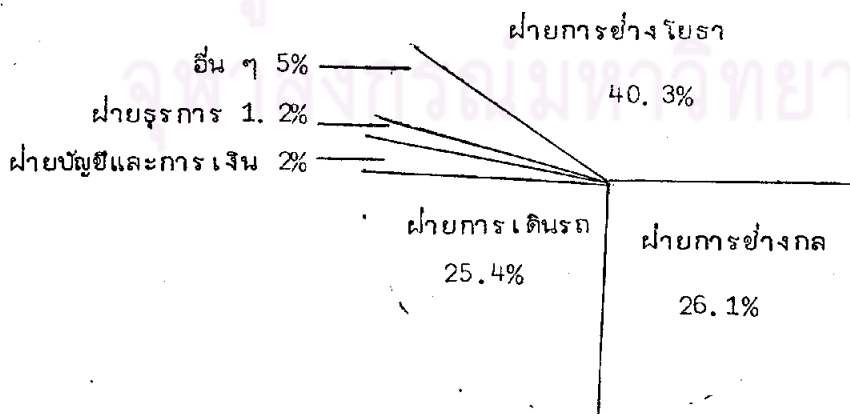
ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>1</sup> ข้อมูลปี 2504 ไม่มีการเก็บ ส่งให้ข้อมูลปี 2508 ซึ่งใกล้เคียงมากที่สุดแทน

รูปที่ 3 แสดงจำนวนผู้ปฏิบัติงาน พ.ศ. 2484, 2494, 2508, 2514, 2524



รูปที่ 4 แสดงจำนวนผู้ปฏิบัติงาน พ.ศ. 2524



การดำเนินงานที่ผ่านมา

การดำเนินงานของการรถไฟฯที่ผ่านมา 5 ปี คือปีงบประมาณ 2520, 2521, 2522, 2523 และปีงบประมาณ 2524 สิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2524 สามารถแยกกล่าวได้เป็นหัวข้อดังนี้คือ

1. ผลกำไร (ขาดทุน) สุทธิจากการดำเนินงาน
2. รายได้จากค่าโดยสารชั้น 1, 2 และ 3
3. จำนวนผู้โดยสารชั้น 1, 2 และ 3
4. กิโลเมตร ผู้โดยสารชั้น 1, 2 และ 3
5. รายได้จากการสินค้า ประเภทเหม้าหลัง หีบห่อวัตถุ และอื่น ๆ
6. ปริมาณสินค้าที่ทำการขนส่ง ประเภทเหม้าหลัง และหีบห่อวัตถุ

1. ผลกำไร (ขาดทุน) สุทธิ จากการดำเนินงาน

ผลการดำเนินงานด้านรายได้รายจ่ายของการรถไฟฯ ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2520-2524 นั้น มีผลกำไรสุทธิจากการดำเนินงาน 2 ปี คือ ปีงบประมาณ 2520 และ 2521 ส่วนปีงบประมาณ 2522-2524 ต้องประสับกับภาวะการขาดทุน

ผลกำไร (ขาดทุน) สุทธิ จากการดำเนินงานเพื่อโอนเข้าบัญชีกำไรขาดทุนในแต่ละปี ได้รวมผลการดำเนินงานของสายใหญ่และสายแม่กลองเข้าด้วยกัน ดังแสดงในตารางที่ 3

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



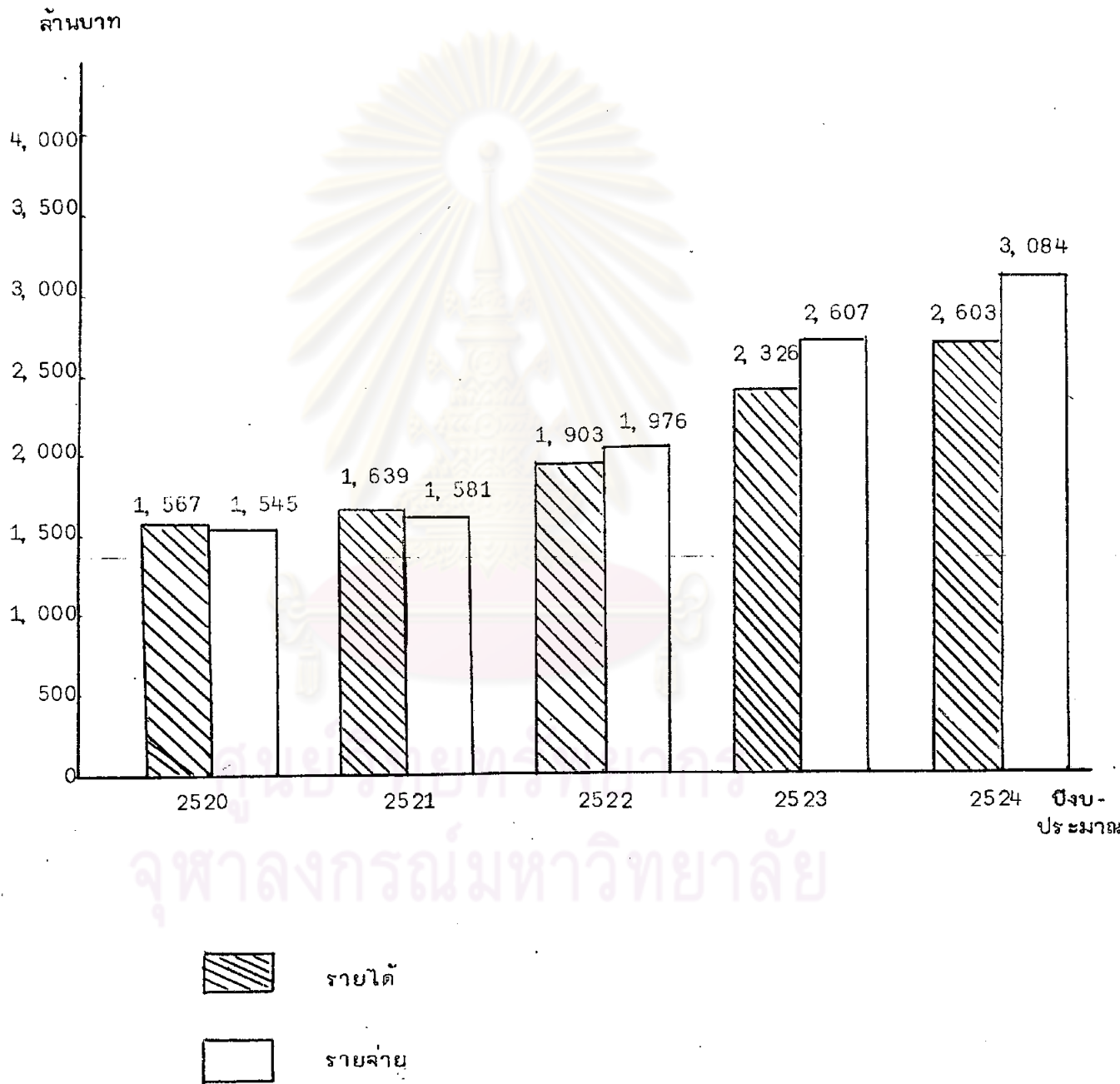
ตารางที่ 3 ตารางแสดงบัญชีรายการ ของการรถไฟฟ้า ปีงบประมาณ 2520-2524

หน่วย 000 บาท

	30 กย. 2520	30 กย. 2521	30 กย. 2522	30 กย. 2523	30กย. 2524
<b>รายได้</b>					
การโดยลำร	790,460	852,066	981,221	1,239,962	1,465,404
เงินชดเชยรายได้ค่าโดยสาร	36,500	39,063	44,635	31,121	64,576
การขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์	18,179	13,642	15,328	15,540	15,538
การรถเสียบยง	31,234	34,748	41,425	57,547	66,542
การโรงแรม	13,158	15,175	17,616	20,525	22,751
การสินค้า	618,797	588,939	691,691	813,104	881,176
รายได้อื่น ๆ ในการเดินรถ	58,043	72,393	74,855	57,792	71,939
<b>รวมยอดรายได้</b>	<b>1,566,371</b>	<b>1,616,026</b>	<b>1,866,771</b>	<b>2,235,591</b>	<b>2,587,926</b>
<b>ค่าใช้จ่าย</b>					
การบำรุงทางและสิ่งปลูกสร้าง	309,822	308,921	378,922	482,081	605,050
การบำรุงเครื่องบริภัณฑ์รถไฟ	421,145	438,246	550,951	625,369	776,117
การหาประโยชน์และการขนส่ง	576,016	593,863	756,826	1,161,454	1,331,086
การรถเสียบยง	29,034	31,531	38,476	54,208	66,323
การโรงแรม	12,039	13,635	16,205	19,005	22,528
การค่าเดินกิจการอื่น ๆ	3,589	3,070	3,978	5,162	5,741
รายจ่ายส่วนกลาง	117,681	116,368	159,579	179,713	193,473
<b>รวมค่าใช้จ่าย</b>	<b>1,469,326</b>	<b>1,505,634</b>	<b>1,904,937</b>	<b>2,526,992</b>	<b>3,000,318</b>
<b>รวมรายได้ในการเดินรถ</b>	<b>97,045</b>	<b>110,392</b>	<b>(38,166)</b>	<b>(291,401)</b>	<b>(412,392)</b>
<b>เงินค่าเช่าเครื่องคือเคลื่อนที่</b>	<b>1,073</b>	<b>7,554</b>	<b>11,295</b>	<b>18,121</b>	<b>13,636</b>
<b>รายได้สุทธิในการเดินรถ</b>	<b>98,118</b>	<b>117,946</b>	<b>(26,871)</b>	<b>(273,280)</b>	<b>(398,756)</b>
<b>รายได้อื่น ๆ</b>					
รายได้อื่น ๆ	-	15,322	24,562	72,713	1,912
<b>รวมรายได้ทั้งสิ้น</b>	<b>98,118</b>	<b>133,268</b>	<b>(2,309)</b>	<b>(200,567)</b>	<b>(396,844)</b>
<b>ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ</b>					
ค่าใช้จ่ายเปิดเตล็ดอื่น ๆ	1,296	293	280	4,646	7,062
ค่าใช้จ่ายตามข้อผูกพัน	74,484	75,494	70,820	75,293	76,825
<b>รายได้สุทธิจากการดำเนินงาน</b>					
โอนไปเข้าบัญชีกำไรและขาดทุน	22,338	57,481	(73,409)	(280,506)	(480,731)

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

รูปที่ 5 แสดงรายได้-รายจ่าย การรถไฟฯ ปีงบประมาณ 2520-2524



## 2. รายได้จากค่าโดยสาร

รายได้จากค่าโดยสารชั้น 1, 2 และ 3 ในทางสายใหญ่โดยไม่รวมค่าธรรมเนียมรถด่วน รถเร็ว รถนอน และรถปรับอากาศ รายได้ส่วนใหญ่ประมาณ 80.4% มาจากค่าโดยสารชั้น 3 17.7% จากชั้น 2 และ 1.9% จากชั้น 1 ดังแสดงในตารางที่ 4

ตารางที่ 4 ตารางแสดงรายได้จากค่าโดยสารชั้น 1, 2 และ 3

หน่วย '000 บาท

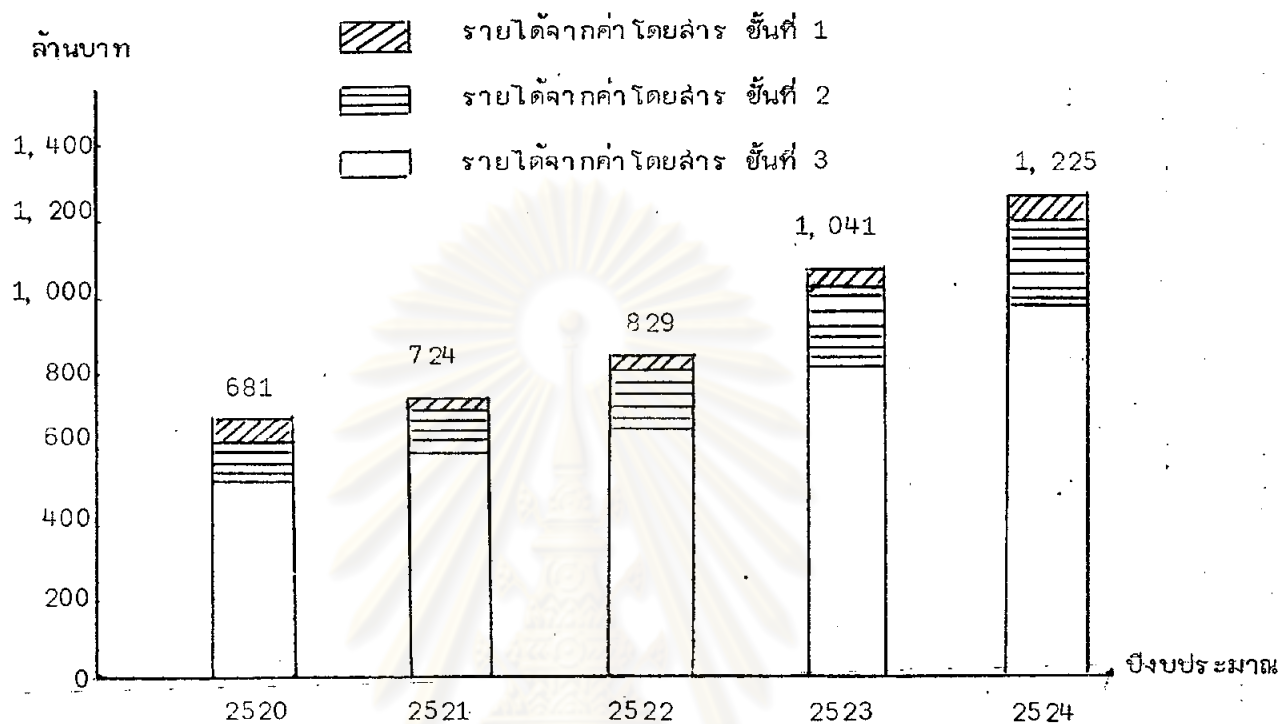
รายได้ค่าโดยสาร	2520	2521	2522	2523	2524	เปอร์เซ็นต์ตัวเฉลี่ย
ชั้นที่ 1	18, 839	13, 630	15, 778	18, 062	20, 711	1.9
ชั้นที่ 2	105, 500	126, 163	147, 296	192, 974	224, 830	17.7
ชั้นที่ 3	557, 032	584, 401	665, 651	829, 568	979, 212	80.4
รวม	681, 371	724, 194	828, 725	1, 040, 604	1, 224, 753	100.00

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

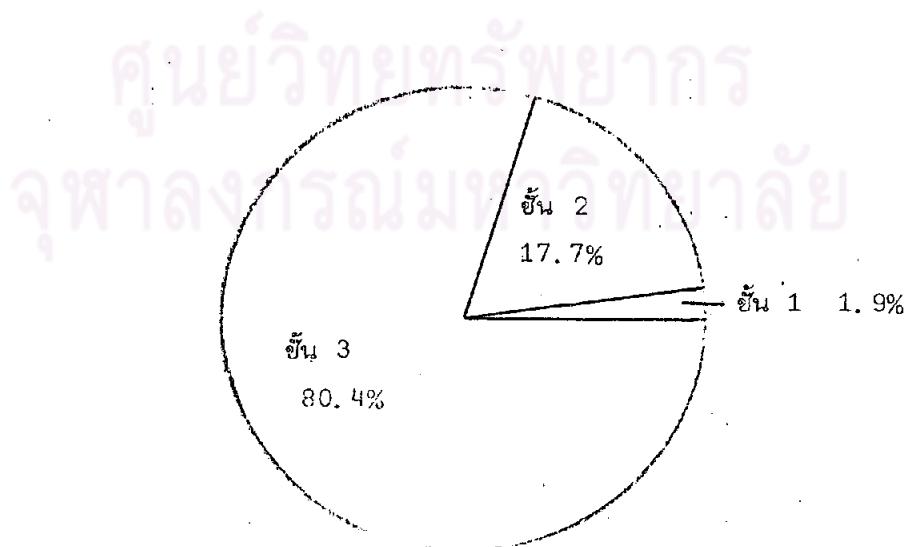
ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รูปที่ 6 แสดงรายได้จากค่าโดยสาร ปีงบประมาณ 2520-2524



รูปที่ 7 แสดงเปอร์เซ็นต์ตัวเฉลี่ยของรายได้จากค่าโดยสารปีงบประมาณ 2520-2524



### 3. จำนวนผู้โดยสาร

จำนวนผู้โดยสารชั้น 1, 2 และ 3 ในทางสายใหญ่ เป็นผู้โดยสารจากชั้นที่ 3 มากที่สุด โดยเฉลี่ยประมาณ 97.8% จากชั้นที่ 2 และ 1 โดยเฉลี่ยประมาณ 2.1% และ 0.1% ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 5

ตารางที่ 5 ตารางแสดงจำนวนผู้โดยสารชั้น 1, 2 และ 3

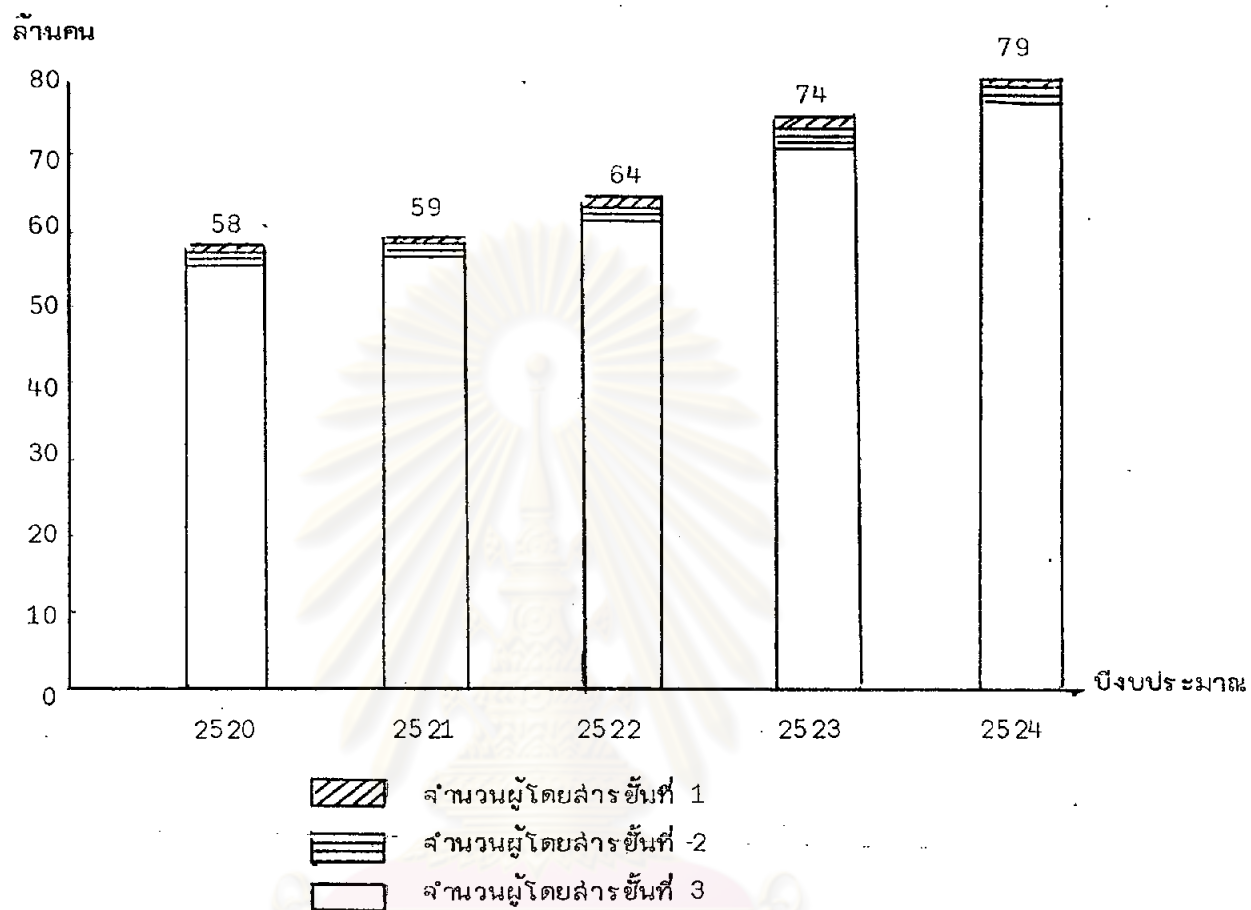
หน่วย '000 คน

จำนวนผู้โดยสาร	2520	2521	2522	2523	2524	เปอร์เซ็นต์เฉลี่ย
ชั้นที่ 1	91	65	71	78	78	0.1
ชั้นที่ 2	1,026	1,141	1,272	1,605	1,642	2.1
ชั้นที่ 3	56,856	57,829	63,055	72,603	77,104	97.8
รวม	57,973	59,035	64,398	74,286	78,824	100.00

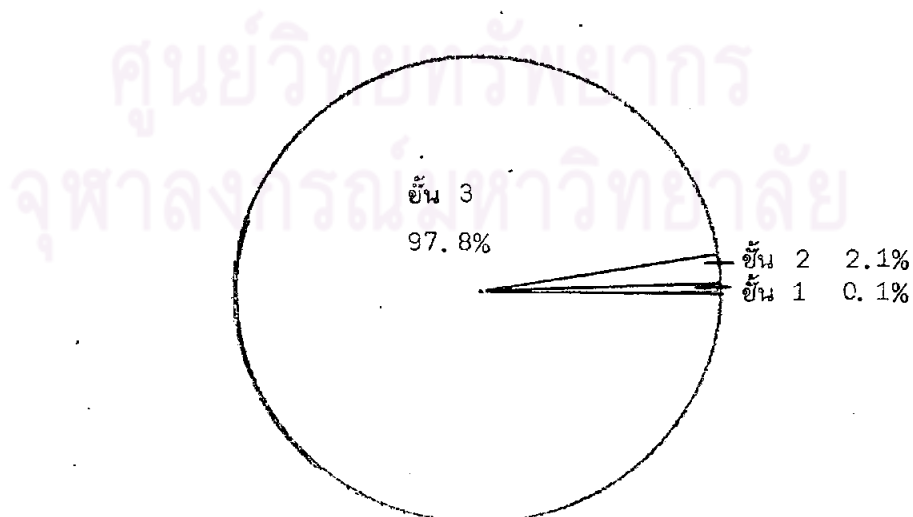
ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รูปที่ 8 แสดงจำนวนผู้โดยสาร ปีงบประมาณ 2520 - 2524



รูปที่ 9 แสดงเปอร์เซ็นต์สัดส่วนของจำนวนผู้โดยสาร ปีงบประมาณ 2520 - 2524



4. กิโลเมตรผู้โดยสาร

ระยะทางที่ผู้โดยสารเดินทางจากต้นทางถึงปลายทางคิดเป็นกิโลเมตร ชั้นที่ 1 2 และ 3 ในทางส่วนใหญ่ โดยเฉลี่ย 88.3% มาจากกิโลเมตรผู้โดยสารชั้นที่ 3 11% และ 0.7% มาจากกิโลเมตรผู้โดยสารชั้นที่ 2 และ 1 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 6

ตารางที่ 6 ตารางแสดงกิโลเมตรผู้โดยสารชั้น 1 2 และ 3

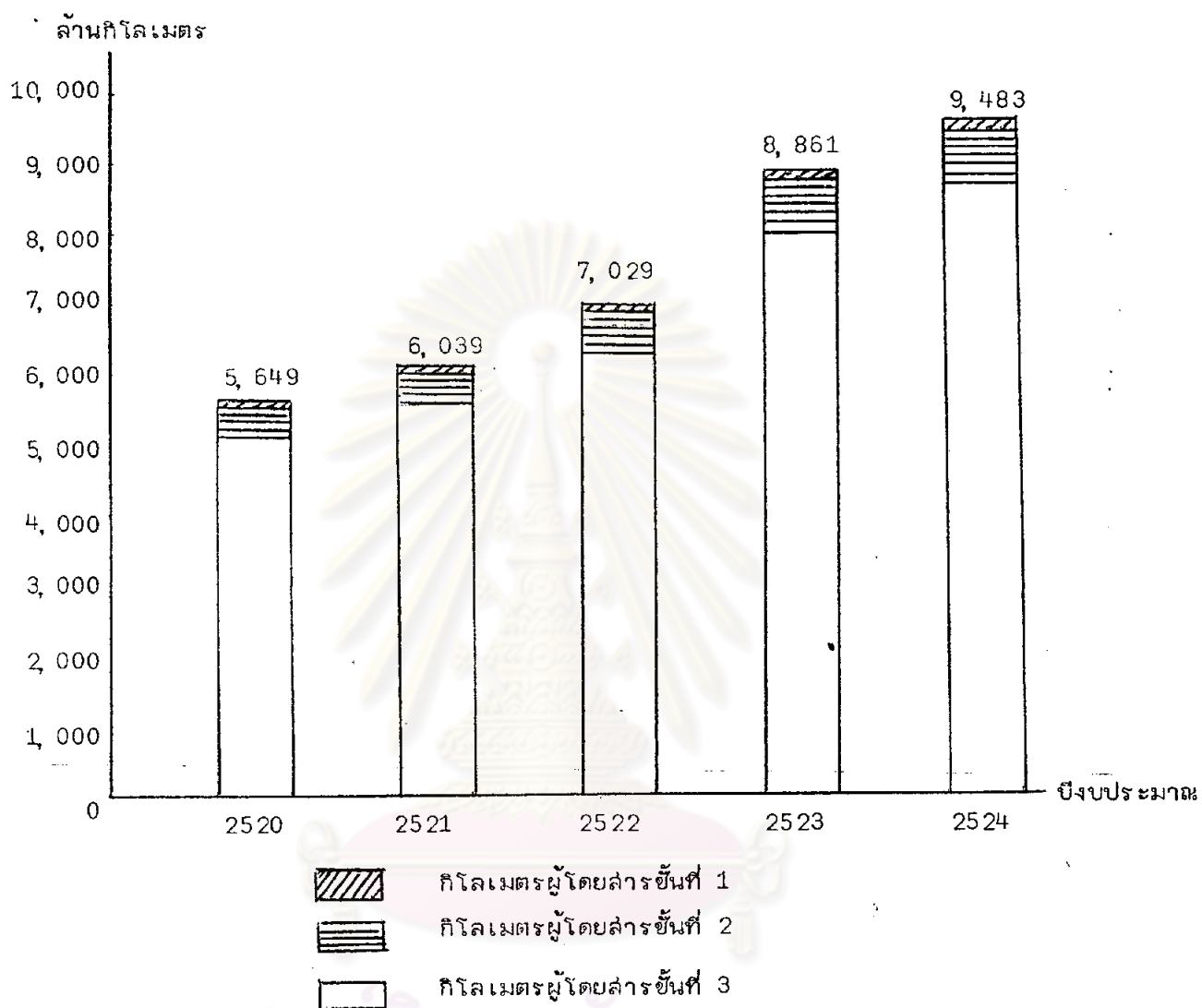
หน่วย '000 กิโลเมตร

กิโลเมตรผู้โดยสาร	2520	2521	2522	2523	2524	เปอร์เซ็นต์ เฉลี่ย
ชั้นที่ 1	56,832	42,479	51,824	59,785	57,787	0.7
ชั้นที่ 2	542,331	660,589	789,333	1,027,313	1,058,549	11.0
ชั้นที่ 3	5,049,874	5,335,511	6,187,635	7,773,951	8,366,779	88.3
รวม	5,649,037	6,038,579	7,028,792	8,861,049	9,483,115	100.00

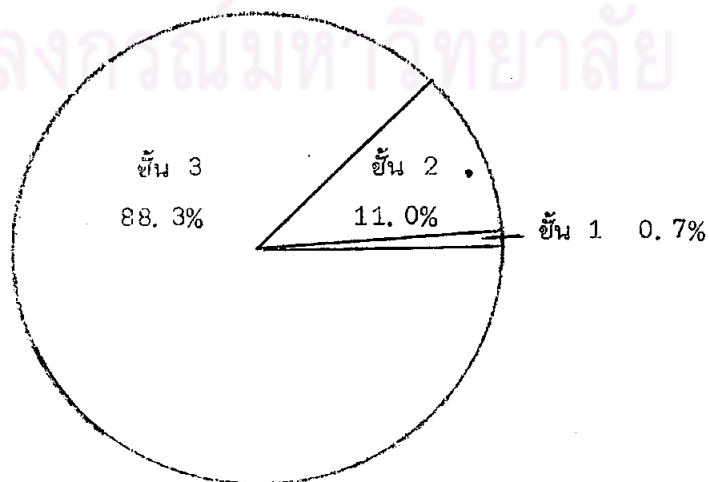
ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รูปที่ 10 แสดงกิโลเมตรผู้โดยสาร ปีงบประมาณ 2520 - 2524



รูปที่ 11 แสดงเปอร์เซ็นต์ตัวเฉลี่ยของกิโลเมตรผู้โดยสาร ปีงบประมาณ 2520 - 2524



5. รายได้จากการขนส่งสินค้า

รายได้จากการขนส่งสินค้า เป็นรายได้ที่การรถไฟฯ ได้จากการให้บริการขนส่งสินค้า ทั้งประเภทเหมมาหลัง หีบห่อวัสดุ และอื่น ๆ ในทางสายใหญ่ คิดเป็นประเภทเหมมาหลังโดยเฉลี่ย 89.1% หีบห่อวัสดุ 5.1% และอื่น ๆ 5.8% ดังแสดงในตารางที่ 7

ตารางที่ 7 แสดงรายได้จากการขนส่งสินค้าประเภทเหมมาหลัง หีบห่อวัสดุ และอื่น ๆ  
หน่วย '000 บาท

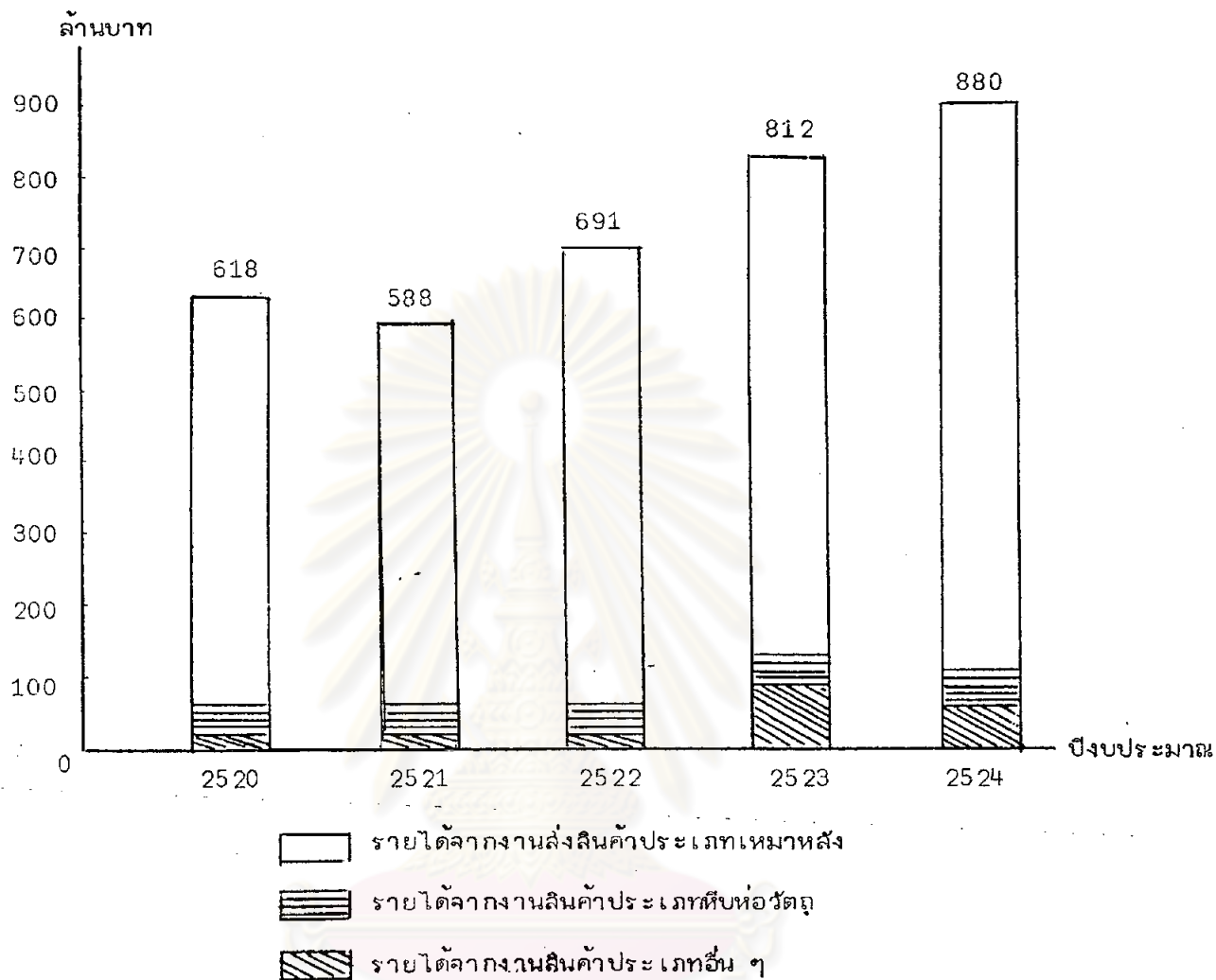
รายได้จากการขนส่งสินค้า	2520	2521	2522	2523	2524	เปอร์เซ็นต์ตัวเฉลี่ย
เหมมาหลัง	558,261	533,733	632,464	695,402	779,858	89.1
หีบห่อวัสดุ	36,187	32,541	34,092	35,767	43,614	5.1
อื่น ๆ	23,733	22,005	24,503	81,248	56,714	5.8
รวม	618,181	588,279	691,059	812,417	880,186	100.00

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

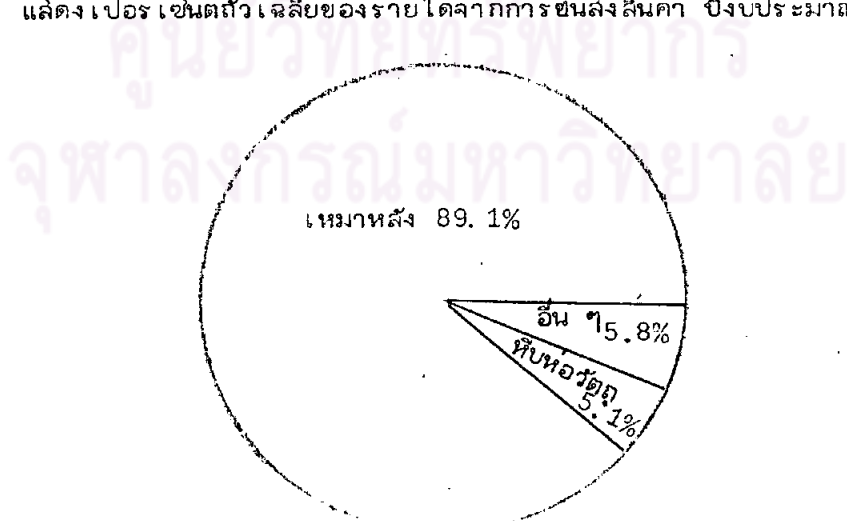
ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รูปที่ 12 แสดงรายได้จากการขนส่งสินค้า ปีงบประมาณ 2520 - 2524



รูปที่ 13 แสดงเปอร์เซ็นต์การเฉลี่ยของรายได้จากการขนส่งสินค้า ปีงบประมาณ 2520 - 2524



6. ปริมาณสินค้าที่ทำการขนส่ง

ปริมาณสินค้าที่การรถไฟฯ ที่ทำการขนส่งทั้งประเภทเหมมาหลังและหีบห่อวัสดุในทางสาย  
ใหญ่ นั้น โดยเฉลี่ย 97.7% เป็นสินค้าเหมมาหลังและ 2.3% เป็นหีบห่อวัสดุ ดังแสดงในตาราง  
ที่ 8

ตารางที่ 8 ตารางแสดงปริมาณสินค้าที่ทำการขนส่ง ประเภทเหมมาหลังและหีบห่อวัสดุ

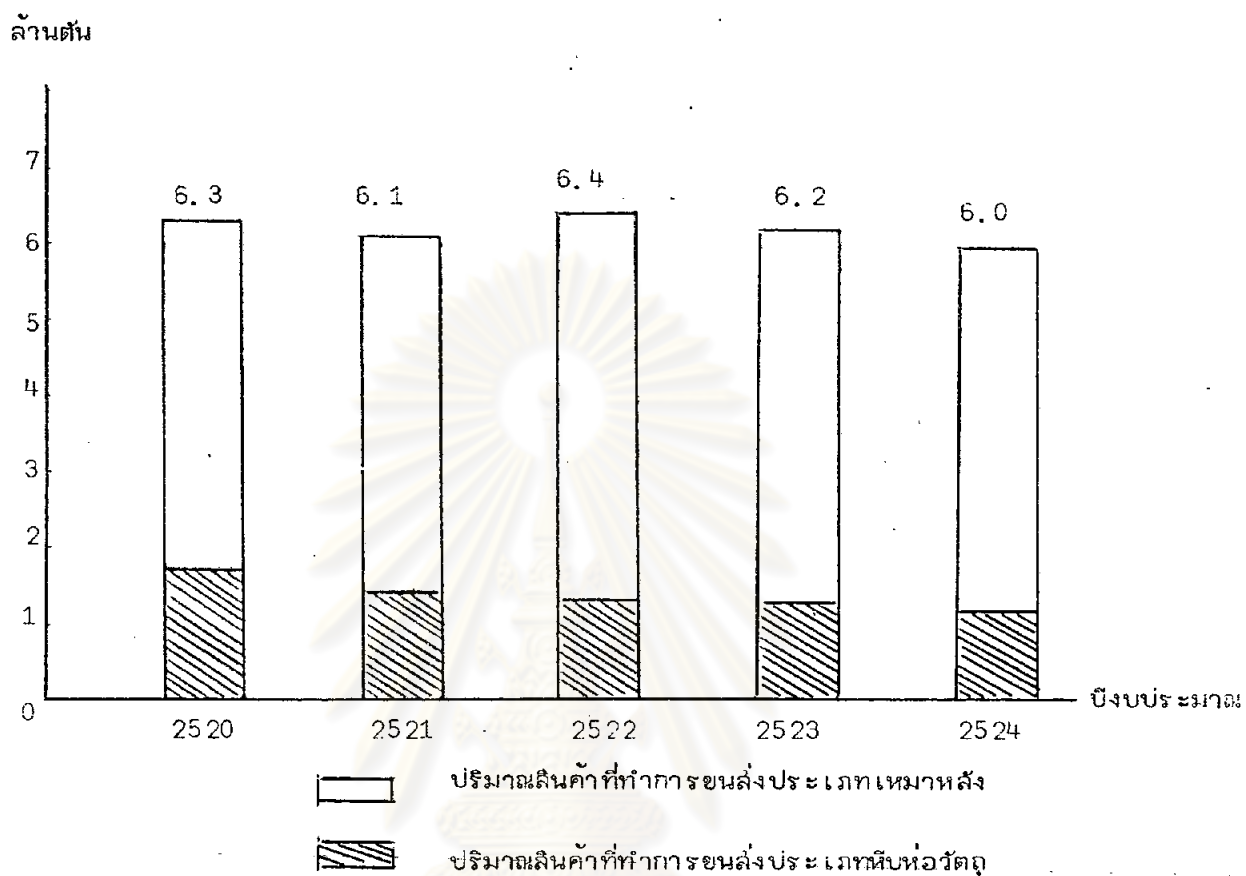
หน่วย '000 ตัน

ปริมาณสินค้า	2520	2521	2522	2523	2524	เปอร์เซ็นต์ค่าเฉลี่ย
เหมมาหลัง	6,142	5,954	6,232	6,098	5,916	97.7
หีบห่อวัสดุ	168	143	134	132	126	2.3
รวม	6,310	6,097	6,366	6,230	6,042	100.00

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รูปที่ 14 แสดงปริมาณสินค้าที่ทำการขนส่ง ปีงบประมาณ 2520-2524



รูปที่ 15 แสดงเปอร์เซ็นต์การเฉลี่ยของปริมาณสินค้าที่ทำการขนส่ง ปีงบประมาณ 2520-2524

