

บทที่ 4

พัฒนาการด้านการบริการการขนส่ง

ในบทนี้เป็นการนำเสนอ พัฒนาการด้านการบริการการขนส่งในช่วงเวลาต่าง ๆ คือ

- 1) ช่วงกำลังพัฒนา (ช่วงเริ่มสร้างเส้นทางถึงช่วงก่อนแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ คือ ช่วง พ.ศ. 2460 - 2504)
- 2) ช่วงพัฒนาเต็มที่ (ช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1 - 6 คือช่วง พ.ศ. 2505 - 2534) และ
- 3) ช่วงพัฒนาช้า ซึ่งเป็นช่วงการแข่งขันกับการขนส่งทางถนน (ช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 7 เป็นต้นมา คือช่วง พ.ศ. 2535 - ปัจจุบัน)

ประกอบด้วยพัฒนาการในด้าน 1) การขนส่งผู้โดยสาร ได้แก่ ประเภทขบวนรถ อัตราค่าโดยสาร และจำนวนผู้โดยสาร และตัวโดยสาร 2) การขนส่งสินค้า ได้แก่ วิธีการรับส่งสินค้า และอัตราค่าระวางสินค้า 3) ประเภท และจำนวนบุคลากร 4) งบประมาณในการให้บริการ 5) ปัญหาในการให้บริการการขนส่ง ดังมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

4.1 ช่วงกำลังพัฒนา (พ.ศ. 2460 - 2504)

4.1.1 การขนส่งผู้โดยสาร

1. ประเภทขบวนรถ ประเภทขบวนรถในการให้บริการการขนส่งผู้โดยสารในช่วงแรก หลังจากสร้างเส้นทางเสร็จในปี พ.ศ. 2473 มีขบวนรถหลักในการเดินทางระยะไกลคือ รถด่วน และรถรวม โดยให้บริการในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างเฉลี่ยวันละ 3 ขบวน สำหรับรถด่วน ซึ่งจะมีทั้งชั้น 1 - 3 จำนวน 1 ขบวน และรถรวมซึ่งขนส่งทั้งผู้โดยสาร และสินค้า บางขบวนพ่วงทั้งชั้น 1 - 3 และรถสินค้ารวมกัน บางครั้งก็จะพ่วงแค่ชั้น 3 และรถสินค้า ตามช่วงเวลาที่สินค้าออกสู่ตลาด บางทีในแต่ละวันจะพ่วงโบกี้ต่าง ๆ ไม่เหมือนกัน ในการเดินทางจากเมืองต่าง ๆ สู่กรุงเทพ ฯ ในช่วงแรกนี้ เช่น จากนครราชสีมา ใช้เวลาประมาณ 10 ชั่วโมง จากสุรินทร์ ประมาณ 15 ชั่วโมง จากอุบลราชธานี ประมาณ 20 ชั่วโมง

เมื่อมีการพัฒนาเทคโนโลยีมากขึ้น เช่น การปรับปรุงสภาพเส้นทาง และการซื้อหัวรถจักรใหม่ รถไฟก็สามารถทำความเร็วได้มากขึ้น โดยหลังจากปี พ.ศ. 2484 ซึ่งเริ่มมีการบันทึกสถิติ การเดินทางโดยรถไฟใช้เวลาลดลง 2 - 3 ชั่วโมง เช่น จากสุรินทร์ที่เคยใช้เวลา 15 ชั่วโมงในการเดินทางสู่กรุงเทพ ฯ จะใช้เวลาเหลือประมาณ 12 - 13 ชั่วโมง เป็นต้น หลังจากนั้นในช่วง พ.ศ. 2500 มีจำนวนเที่ยวของการบริการมากขึ้นสำหรับการเดินทางสู่กรุงเทพ ฯ คือ 3 เที่ยว และเริ่มมีรถไฟท้องถิ่น

ทำให้บริการในเส้นทางอีสานได้อีก 2 ขบวน นอกจากนี้ยังมีขบวนรถเร็วเพิ่มขึ้นมา และรถไฟสามารถทำระยะเวลาได้เร็วขึ้น แต่ไม่มีสถิติที่ชัดเจน เนื่องจากช่วงเวลาดังกล่าวเป็นช่วงสงคราม นอกจากนี้ยังมีขบวนรถไฟพิเศษอื่น ๆ เช่น ขบวนรถไฟพระที่นั่ง เพื่อให้พระมหากษัตริย์ และพระบรมวงศานุวงศ์เสด็จพระราชดำเนินเยี่ยมประชาชนในพื้นที่ต่าง ๆ เป็นต้น

2. อัตราค่าโดยสาร และจำนวนผู้โดยสาร

อัตราค่าโดยสารในช่วงระหว่างการก่อสร้าง ยังไม่มีการบันทึกที่ชัดเจน หลังจากสร้างเส้นทางเสร็จใน พ.ศ. 2473 ถึง พ.ศ. 2484 ซึ่งเป็นปีที่ทางราชการได้ยึดถือเป็นมาตรฐานระบุว่า มีจำนวนผู้โดยสารทั้งสิ้น 7,729,802 คน คิดเป็นค่าโดยสาร 8,189,496 บาท จากสถิติดังกล่าว ไม่มีการจัดบันทึกแบ่งตามภาค แต่คาดว่าประมาณร้อยละ 30 มาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ในการคิดอัตราค่าโดยสารตั้งแต่ พ.ศ. 2473 - พ.ศ. 2484 (ตาราง 4.1)

ตาราง 4.1 การคิดอัตราค่าโดยสารตั้งแต่ พ.ศ. 2473 - 2484

ระยะทาง	ชั้น 1	ชั้น 2	ชั้น 3
1 - 100 กิโลเมตร ๆ ละ	4.5 สตางค์	3.0 สตางค์	2.0 สตางค์
101 - 200 กิโลเมตร ๆ ละ	4.5 สตางค์	2.5 สตางค์	2.0 สตางค์
201 - 400 กิโลเมตร ๆ ละ	4.5 สตางค์	2.5 สตางค์	1.5 สตางค์
401 - 900 กิโลเมตร ๆ ละ	4.5 สตางค์	2.5 สตางค์	1.2 สตางค์
901 กิโลเมตรขึ้นไป กิโลเมตรละ	4.0 สตางค์	2.5 สตางค์	1.2 สตางค์

ที่มา: คัดแปลงจาก การรถไฟแห่งประเทศไทย. “อัตรามาตรฐานของค่าภาระการใช้รถไฟ.” ใน อนุสรณ์งานพระราชทานเพลิงศพ นายเกษม ศรีพยัคฆ์ อดีตรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐกิจ รองอธิบดีกรมรถไฟและกรรมการรถไฟฯ (พระนคร: การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2508), หน้า 70.

ในปี พ.ศ. 2484 นี้ ถ้าคิดเทียบต้นทุนทำการ ผู้โดยสาร 1 คน เดินทาง 1 กิโลเมตร คิดเป็น 0.011 บาท ถึงแม้จะเดินทางไกลกว่า 901 กิโลเมตรก็ถือว่าไม่ขาดทุน หลังจากนั้นในปี พ.ศ. 2493 มีการบันทึกสถิติว่ามีจำนวนผู้โดยสาร 25,611,462 คน คิดเป็นค่าโดยสาร 91,121,595 บาท คาดว่าประมาณร้อยละ 30 มาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยอัตราค่าโดยสารได้เปลี่ยนไปตั้งแต่ พ.ศ. 2485 ถึง พ.ศ. 2493 เป็น ชั้น 1 กิโลเมตรละ 20 สตางค์ ชั้น 2 กิโลเมตรละ 10 สตางค์ ชั้น 3 กิโลเมตรละ 5 สตางค์ อัตราเดียว

ในอัตรานี้ ถ้าคิดเทียบต้นทุนทำการ ผู้โดยสาร 1 คน เดินทาง 1 กิโลเมตร คิดเป็น 0.058 บาท ซึ่งขาดทุน 0.08 ตลอดเส้นทางทุกกิโลเมตร แต่ที่ยังอยู่ได้เพราะฝ่ายการเดินรถพยายามจัดรถ

ชนิดชั้น 1 - 2 สอดแทรกเข้าไปในขบวนรถให้มากกว่าชั้น 3 โดยเฉพาะอย่างยิ่งขบวนรถด่วน วิธีการนี้ถือว่าไม่ถูกต้องตามหลักการเดินรถ ซึ่งที่ถูกต้องควรจัดรถชั้น 3 ให้เพียงพอกับผู้โดยสาร เพราะอัตราค่าโดยสารชั้น 3 โดยเฉลี่ยในช่วงนั้นเป็นรายได้เท่ากับต้นทุน ส่วนชั้น 1 - 2 ถือเป็นกำไรจากสถิติในช่วงปีต่อ ๆ เป็นดังนี้

- พ.ศ. 2484 มีผู้โดยสาร 7,729,802 คน คิดเป็น 8,189,496 บาท
- พ.ศ. 2492 มีผู้โดยสาร 27,305,669 คน คิดเป็น 73,002,434 บาท
- พ.ศ. 2493 มีผู้โดยสาร 25,611,462 คน คิดเป็น 91,121,595 บาท

สถิติเหล่านี้คาดว่าประมาณร้อยละ 30 มาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จากสถิติดังกล่าวหมายความว่าเมื่อเพิ่มอัตราค่าโดยสาร จำนวนผู้โดยสารกลับลดลง สถิติเฉลี่ยของระยะทางการโดยสารของผู้โดยสาร 1 คน ช่วงปี พ.ศ. 2482 - 2493 (ตาราง 4.2)

ตาราง 4.2 สถิติเฉลี่ยของระยะทางการโดยสารของผู้โดยสาร 1 คน ช่วงปี พ.ศ. 2482 - 2493

พ.ศ. 2482	ผู้โดยสาร 1 คน เดินทางเฉลี่ยได้ 53.39 กิโลเมตร
พ.ศ. 2483	ผู้โดยสาร 1 คน เดินทางเฉลี่ยได้ 53.36 กิโลเมตร
พ.ศ. 2484	ผู้โดยสาร 1 คน เดินทางเฉลี่ยได้ 54.79 กิโลเมตร
พ.ศ. 2490	ผู้โดยสาร 1 คน เดินทางเฉลี่ยได้ 57.58 กิโลเมตร
พ.ศ. 2491	ผู้โดยสาร 1 คน เดินทางเฉลี่ยได้ 52.04 กิโลเมตร
พ.ศ. 2492	ผู้โดยสาร 1 คน เดินทางเฉลี่ยได้ 49.65 กิโลเมตร
พ.ศ. 2493	ผู้โดยสาร 1 คน เดินทางเฉลี่ยได้ 56.07 กิโลเมตร

ที่มา: คัดแปลงจาก การรถไฟแห่งประเทศไทย. “สถิติผู้โดยสารของการรถไฟแห่งประเทศไทย.” (เอกสารอัดสำเนา, มปป).

จะเห็นได้ว่าผู้โดยสารส่วนใหญ่เดินทางในระยะสั้น คือระยะทางของขบวนรถรวมโดยทั่ว ๆ ไป ซึ่งเป็นการแสดงให้เห็นถึงการเดินทางของหลังสงคราม หลังจากนั้นใน พ.ศ. 2494 ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงจากกรมรถไฟหลวงมาเป็นการรถไฟแห่งประเทศไทย มีการกำหนดอัตราค่าโดยสารใหม่ (ตาราง 4.3) เนื่องจากผู้โดยสารส่วนใหญ่มักเดินทางภายในท้องถิ่นที่ใกล้เคียง ซึ่งมักจะใช้บริการขบวนรถรวม ซึ่งขบวนรถรวมส่วนใหญ่จะให้บริการในระยะทางประมาณ 250 กิโลเมตร การคิดค่าโดยสารจึงควรเลื่อนไปใช้ระยะทางของรถรวมในการคำนวณ

ในการคิดค่าโดยสารจะมีการคิดอัตราขั้นต่ำซึ่งยังคงเดิม ดังนี้ คือ ชั้นหนึ่ง 2 บาท ชั้นสอง 1 บาท ชั้นสาม 50 สตางค์ การพิเศษจะคิดเป็น 50 สตางค์ และยังมีการกำหนดค่าโดยสารอัตราพิเศษ ดังนี้

ตาราง 4.3 อัตราค่าโดยสารใน พ.ศ. 2494 - 2518

ระยะทาง	ชั้น 1	ชั้น 2	ชั้น 3
1 - 250 กิโลเมตร ๑ ละ	24 สตางค์	12 สตางค์	6 สตางค์
251 - 500 กิโลเมตร ๑ ละ	22 สตางค์	11 สตางค์	5.5 สตางค์
501 ขึ้นไป กิโลเมตร ละ	20 สตางค์	10 สตางค์	5 สตางค์

ที่มา: คัดแปลงจาก การรถไฟแห่งประเทศไทย. “อัตรามาตรฐานของค่าภาระการใช้รถไฟ.” ใน อนุสรณ์งานพระราชทานเพลิงศพ นายเกษม ศรีพยัคฆ์ อดีตรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐกิจ รองอธิบดีกรมรถไฟ และกรรมการรถไฟ ฯ (พระนคร: การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2508), หน้า 72.

1) อัตราค่าโดยสารสำหรับเด็ก อายุไม่เกิน 12 ปี สูงไม่เกิน 130 เซนติเมตร ต้องเสียค่าโดยสารกึ่งหนึ่งคือ ร้อยละ 50 และเด็กที่อายุต่ำกว่า 3 ขวบ สูงไม่เกิน 85 เซนติเมตร ไม่ต้องเสียค่าโดยสาร

2) ค่าธรรมเนียมรถด่วน 21 บาท และรถเร็ว 10 บาท

3) ค่าธรรมเนียมรถนอนคืนละ 50 บาท

4) น้ำหนักสัมภาระติดตัว ซึ่งไม่ต้องเสียค่าระวาง การรถไฟ ฯ กำหนดไว้ดังนี้ ชั้น 1 ไม่เกิน 50 กิโลกรัม ชั้น 2 ไม่เกิน 40 กิโลกรัม และชั้น 3 ไม่เกิน 30 กิโลกรัม ถ้าเด็กที่คิดครึ่งราคาแล้ว น้ำหนักจะลดลงร้อยละ 50 ถ้าเกินกำหนดจะต้องเสียค่าระวางตามอัตราค่าระวางการขนส่งสินค้า

3. ตัวโดยสาร ตัวโดยสารในอดีตจะเป็นกระดาดแผ่นบาง พิมพ์ด้วยหมึก ตัวหนังสือจะมีลักษณะคล้ายกับป้ายติดประกาศในสมัยก่อน

หลังจากนั้นในปี พ.ศ. 2494 ตัวโดยสารก็ได้เปลี่ยนมาเป็นตัวหนา ซึ่งตัวหนาที่ใช้ในช่วงนั้น เป็นไปตามมาตรฐาน Edmonson (มาตรฐานตัวรถไฟในยุคนั้น) คือ ต้องมีความหนาระหว่าง 0.6 - 0.8 มิลลิเมตร กว้าง 30.5 มิลลิเมตร และ ยาว 57 มิลลิเมตร ผิวหน้าหลังของตัวต้องซึมซับหมึกชัดเจนเรียบลื่น และมีความแข็งแรงเพียงพอไม่หักงอขณะพิมพ์ โดยตัวหนาที่ใช้สมัยก่อนเป็นผลิตภัณฑ์ที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ

เนื่องจากมีผู้เสนอขายผลิตภัณฑ์ภายในประเทศที่มีราคาต่ำกว่า แต่คุณภาพเท่าเทียมของต่างประเทศแรก ๆ มีผู้ขายเพียงรายเดียว ต่อมาระยะหลังมีผู้ขายเพิ่มขึ้นเป็นหลายราย ทำให้เกิดการแข่งขันกันด้วยราคา เนื่องจากทางรถไฟ ฯ ได้มีการกำหนดพิจารณาโดยใช้ราคาต่ำเป็นเกณฑ์ จึงทำให้ผู้ขายได้ลดคุณภาพตัวลง สันนิษฐานว่าต้นแบบของตัวหนานำมาจากประเทศเยอรมนี เพราะในอดีตต้องสั่งตัวหนานำเข้ามาจากยุโรป แม้แต่การรถไฟของประเทศไทยมาเลเซีย ก็มีตัวหนานขนาดเดียวกับของเราเช่นกัน โดยแรกเริ่มสีของตัวหนาจะบ่งบอกถึงชั้นที่นั่งของตัว เช่น ชั้น 1 ใช้ตัวหนา

สี่เหลี่ยม ชั้น 2 ใช้ตัวหนาสี่เหลี่ยม และ ชั้น 3 ใช้ตัวหนาสี่เหลี่ยม โดยลักษณะเด่นของตัวทุกใบจะมีการพิมพ์คำว่า The State Railway of Thailand ติดต่อกันเต็มด้านหน้าของตัว เพื่อป้องกันการปลอม

การรถไฟฯ ได้สั่งซื้อเครื่องพิมพ์ตัวรุ่น G. Goebel Masch No. 781, 1219 ประเทศเยอรมนี และได้ขึ้นบัญชีไว้เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2494 โดยได้ให้จัดพิมพ์ตัวหนาภายในประเทศตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา ต่อมาได้สั่งซื้อเครื่องพิมพ์ตัว Kunitomo No. 1205, 1216 จากประเทศญี่ปุ่น และขึ้นบัญชีเมื่อเดือนมีนาคม พ.ศ. 2497 เครื่องพิมพ์ตัวเหล่านี้ถูกใช้พิมพ์ตัวตั้งแต่บัดนั้นจนถึง พ.ศ. 2519

4.1.2 การขนส่งสินค้า

หัวรถจักร 1 หัว สามารถลากตู้รถไฟได้ประมาณ 20 ตู้ แต่ละตู้บรรทุกสินค้าได้ประมาณ 15 - 30 ตัน รถไฟ 1 ขบวนจึงสามารถบรรทุกสินค้าได้ประมาณ 300 - 600 ตัน ในขณะที่เกวียน 1 เล่มบรรทุกสินค้าได้เพียง 300 - 360 กิโลกรัม รถไฟ 1 ขบวน จึงบรรทุกได้เท่ากับใช้เกวียนประมาณ 1,000 - 1,800 เล่ม รถไฟในช่วงแรกแล่นเร็วเฉลี่ยประมาณ 40 - 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ส่วนเกวียนแล่นเร็วประมาณ 3.6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ด้วยประสิทธิภาพที่สูงมากของรถไฟทำให้ปริมาณสินค้าเข้า - ออกภาคอีสานเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ก่อนสร้างทางรถไฟมีสินค้าเข้าออกภาคอีสานปีละ 1,800 - 2,400 ตัน แต่พอมีทางรถไฟมาถึงเมืองนครราชสีมาทำให้ปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว คือ เป็น 25,565 ตัน หรือ 10.7 เท่า ใน พ.ศ. 2444 (เปิดการเดินทางจากกรุงเทพฯ - นครราชสีมา) และหลังจากนั้นได้เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ จนกระทั่งเมื่อมีทางรถไฟมาถึงอุบลราชธานี ใน พ.ศ. 2473 มีสินค้าเพิ่มขึ้นมากกว่าก่อนมีทางรถไฟประมาณ 60 เท่า

1. วิธีการรับส่งสินค้าของกรมรถไฟนั้น มี 2 วิธี (ตาราง 4.4)

1.1 โดยวิธีหีบห่อ เป็นการขนส่งสินค้าจำนวนไม่มากนักซึ่งผู้ส่งจะต้องบรรจุสินค้าหรือสิ่งของภายในหีบห่อผูกมัดให้เรียบร้อยแน่นหนา เพื่อกันไม่ให้สินค้าเสียหายในขณะที่ทำการขนส่ง

1.2 โดยวิธีเหมาหลัง เป็นการขนส่งสินค้าซึ่งมีจำนวนมาก และสินค้าประเภทสัตว์มีชีวิต ซึ่งผู้ส่งจะเหมาตู้รถสินค้าเป็นจำนวนตู้เดียวหรือหลายตู้ การบรรทุกแต่ละตู้ขึ้นนั้นทำการบรรทุกโดยไม่เกินความจุของตู้แต่ละประเภทที่ที่วางไว้

สินค้าหลักบางอย่างที่ทำการขนส่งทางรถไฟ ตามหลักการจำแนกประเภทสินค้าของการรถไฟเพื่อสะดวกในการคิดค่าธรรมเนียม ได้จำแนกสินค้าออกเป็นประเภทต่าง ๆ คือ สินค้าประเภทหีบห่อแบ่งออกเป็น 4 ชั้น และประเภทเหมาหลังแบ่งออกเป็น 9 ประเภท ซึ่งการจำแนกประเภทแบบนี้ค่อนข้างจะเป็นการจำแนกที่ยุ่งยาก ฉะนั้นจึงนำมากล่าวโดยแบ่งเป็นประเภทตามปริมาณน้ำหนัก และค่าระวางที่ได้มากที่สุดซึ่งการรถไฟทำการขนส่งอยู่

ตาราง 4.4 สถิติปริมาณสินค้าในสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างประเภทหีบห่อ และเหมาหลัง
พ.ศ. 2500 - 2503

ปี พ.ศ.	หีบห่อ (ตัน)	เหมาหลัง (ตัน)	รวม (ตัน)
2500	652,671	2,980,583	3,633,254
2501	694,051	3,132,015	3,726,066
2502	600,732	3,041,354	3,642,086
2503	695,474	3,088,860	3,784,374

ที่มา: คัดแปลงจาก การรถไฟแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปีของการรถไฟ พ.ศ. 2499 - 2503. (กรุงเทพ ฯ: การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2503).

สินค้าที่การรถไฟทำการขนส่งมากที่สุดได้แก่ ข้าวเปลือก โดยจากสถิติการขนส่งในปี พ.ศ. 2503 จะเห็นได้ว่าการรถไฟทำการขนส่งข้าวมากที่สุด คือเป็นจำนวนถึง 593,594 ตัน ได้ค่าระหว่าง 41.4 ล้านบาท ส่วนสินค้าอื่น ๆ บางปีก็มาก บางปีก็น้อย (ตาราง 4.5)

ตาราง 4.5 การเปรียบเทียบจำนวนสินค้าหลักบางอย่างที่ทำการขนส่งโดยทางรถไฟในเส้นทางสาย
ตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ในปี พ.ศ. 2502 และ 2503 (ตัน)

ชนิดของสินค้า	2502	2503
ข้าวเปลือก	477,720	593,594
ผลิตภัณฑ์น้ำมัน	346,004	356,461
ซีเมนต์	159,914	154,755
ของป่า	-	51,710
พืชสวน	-	58,308

ที่มา: คัดแปลงจาก การรถไฟแห่งประเทศไทย. รายงานประจำปีของการรถไฟ พ.ศ. 2499 - 2503 (กรุงเทพ ฯ: การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2503).

ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง สินค้าหลักที่ขนส่งโดยทางรถไฟ ได้แก่ ข้าวเปลือก ผลิตภัณฑ์น้ำมัน ซีเมนต์ ของป่า และพืชสวน จะเห็นได้ว่า สินค้าประเภทของป่า และพืชสวนได้เพิ่มขึ้นจนกลายเป็นสินค้าหลักที่การรถไฟ ฯ ทำการขนส่งในปี 2503 ซึ่งสินค้าประเภทนี้ในปีก่อน ๆ มีจำนวนไม่มากนัก

2. อัตราค่าระวางสินค้า

อัตรานี้ใช้ตั้งแต่ พ.ศ. 2464 - 2494 วิธีการคิดค่าระวางในการขนส่งสินค้าของการรถไฟ ฯ แบ่งเป็นหลายประเภท การคำนวณหาอัตราเป็นดังนี้

2.1 การคิดค่าระวางสินค้าประเภทหีบห่อ สินค้าประเภทนี้จัดเป็นสินค้าประเภทที่ 1 โดยแบ่งอัตราค่าระวางสำหรับสินค้าขึ้นต่าง ๆ ดังนี้

- ประเภทที่ 1 ก. เป็นอัตราที่ใช้คิดค่าระวางสินค้าหีบห่อทั่วไป
- ประเภทที่ 1 ข. เป็นอัตราที่ใช้คิดค่าระวางสินค้าหีบห่อประเภทกากถั่ว กระดูกของสัตว์ พริกไทย ดินสอพอง ฯลฯ
- ประเภทที่ 1 ค. ใช้คิดค่าระวางสินค้า ประเภท เปลือก กระเทียมดอง พริกสด น้ำมันหมู สัตว์ที่ใช้กรง เช่น เป็ด ไก่ ห่าน ฯลฯ
- ประเภทที่ 1 ง. ใช้คิดค่าระวางสินค้าประเภทก่อสร้าง เครื่องใช้ไม้สอยในการสร้างและบำรุงทาง

ส่วนค่าระวางนั้น กำหนดเป็นสแตงค์ ต่อ 1,000 กิโลกรัม ในระยะทาง 1 กิโลเมตร อัตราค่าระวางประเภทที่ 1 ขึ้นต่าง ๆ มีดังนี้ (ตาราง 4.6)

ตาราง 4.6 อัตราค่าระวางของสินค้าประเภทหีบห่อ

ระยะทาง (กิโลเมตร: กิโลกรัม)	ประเภทที่ 1 ก.	ประเภทที่ 1 ข.	ประเภทที่ 1 ค.	ประเภทที่ 1 ง.
1 - 100 กก. ๆ ละ	60 สต.	45 สต.	30 สต.	15 สต.
101 - 200 กก. ๆ ละ	40 สต.	30 สต.	20 สต.	15 สต.
201 - 400 กก. ๆ ละ	32 สต.	24 สต.	16 สต.	15 สต.
401 ขึ้นไป กก. ๆ ละ	20 สต.	15 สต.	10 สต.	15 สต.

ที่มา: คัดแปลงจาก การรถไฟแห่งประเทศไทย. “อัตรามาตรฐานของค่าภาระการใช้รถไฟ.” ใน อนุสรณ์งานพระราชทานเพลิงศพ นายเกษม ศรีพยัคฆ์ อดีตรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐกิจ รองอธิบดีกรมรถไฟ และกรรมการรถไฟ ฯ (พระนคร: การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2508), หน้า 74.

การชำระค่าระวางของผู้ส่งสินค้านั้นจะชำระที่ปลายทางหรือต้นทางก็ได้ แต่ในกรณีที่สินค้าเป็นสินค้าที่เสียหายผู้ส่งจะต้องชำระค่าระวางที่ต้นทาง

2.2 การคิดค่าระวางสินค้าแบบเหมาหลัง เป็นการคิดค่าระวางสินค้าประเภทที่ 2 - 8 และประเภทที่ 9 ซึ่งเป็นสินค้าที่มีชีวิต ซึ่งคิดค่าระวางสินค้าตามระยะทาง การคิดค่าระวางแบ่งเป็นประเภทต่าง ๆ (ประเภทที่ 2 - 9) ดังนี้ ส่วนอัตราค่าระวางนั้นแสดงในตาราง 4.7

- ประเภทที่ 2 ใช้คิดค่าระวางสินค้าประเภท กระบอก เครื่องแก้ว เครื่องจักร หนังสัตว์ ฯลฯ
- ประเภทที่ 3 ใช้คิดค่าระวางสินค้าจำพวกเครื่องเขียน เครื่องเวชภัณฑ์ น้ำมัน
- ประเภทที่ 4 ใช้คิดค่าระวางสินค้าจำพวกน้ำมันมะพร้าวและน้ำมันต่าง ๆ

- ประเภทที่ 5 ใช้คิดค่าระวางสินค้าประเภท ปีบ ดันไม้ แผลก ฯลฯ
- ประเภทที่ 6 ใช้คิดค่าระวางปลาต่าง ๆ
- ประเภทที่ 7 ใช้คิดค่าระวางสินค้าประเภท ปู ข้าว ถั่ว ข่า ขิง เนื้อสัตว์ ฯลฯ
- ประเภทที่ 8 ใช้คิดค่าระวางสินค้าประเภทน้ำใช้
- ประเภทที่ 9 ใช้คิดค่าระวางสินค้าพวกสัตว์ปีกต่าง ๆ

อัตราค่าโดยสารและวิธีคิดค่าระวางแบบต่าง ๆ ดังกล่าวนี้เป็นหลักเบื้องต้นในการคำนวณเท่านั้น

ตาราง 4.7 อัตราค่าระวางสินค้าประเภทที่ 2 - 9 สำหรับประเภทเหมาหลัง (สตางค์: กิโลเมตร)

ระยะทาง (กิโลเมตร)	ประเภท							
	2	3	4	5	6	7	8	9 ¹
1 - 100	35	33	27.5	21	17.5	18	13	250
101 - 200	30	24	20	18	15	12	13	200
201 - 400	20	15	12.5	12	10	9	13	150
401 - 600	15	12	10	10	9	8.4	13	100 ¹
601 ขึ้นไป	12.5	10.8	9	9	7.5	7.2	13	

ที่มา: คัดแปลงจาก การรถไฟแห่งประเทศไทย. “อัตรามาตรฐานของค่าภาระการใช้รถไฟ.” ใน อนุสรณ์งานพระราชทานเพลิงศพ นายเกษม ศรีพยัคฆ์ อดีตรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐกิจ รองอธิบดีกรมรถไฟ และกรรมการรถไฟ ฯ (พระนคร: การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2508), หน้า 79 - 83.

* (1) สินค้าประเภทนี้จะต้องมีผู้ควบคุมไปด้วย เว้นไว้แต่จะได้ตกลงกัน

3. ตัวอย่างชนิดของสินค้าเข้า - ออก ภาคอีสาน

ในบันทึกของ Clemens Weiler วิศวกรชาวเยอรมันผู้ควบคุมการก่อสร้างทางรถไฟสายอีสานเป็นเวลานานจนได้เห็นการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ริมทางรถไฟในเขตเมืองโคราชชัดเจน โดยสรุปว่า รถไฟมีอิทธิพลอย่างชัดเจน คือ การใช้สังกะสีมุงหลังคา เมื่อก่อนบ้านจะมุงด้วยจากหรือแฝกเท่านั้น ส่วนในร้านค้าของคนจีนนั้นจะเต็มไปด้วยสินค้าจากยุโรปวางขายเกลื่อน เช่น ผ้า น้ำมันก๊าด เครื่องดื่ม โดยเฉพาะเบียร์ สินค้าประเภทอูมิเนียม เสื้อผ้าเครื่องนุ่งห่มต่าง ๆ เป็นต้น เมื่อก่อนสินค้าเหล่านี้แพงมาก เฉพาะคนชั้นสูงและฐานะดีเท่านั้นที่ซื้อใช้ แต่ตอนนี้ชาวบ้านธรรมดาซื้อได้ เนื่องจากราคาถูกลง เช่นเบียร์ขวดหนึ่งแม้กระทั่งชาวยุโรปที่ฐานะดียังไม่กล้าซื้อ แต่ตอนหลังมีทางรถไฟราคาเหลือเพียงขวดละ 3 สลึง ทำให้หลังจากมีทางรถไฟแล้วก็ไม่มีขบวนเกวียน ขบวนช้าง หรือคนหาบขนส่งสินค้าผ่านดงพญาไฟเหลืออยู่เลย (Weiler, 2520: 54 - 56)

อิทธิพลของทางรถไฟที่มาถึงเมืองโคราช ไม่เพียงแต่จะมีอิทธิพลต่อชนิดและปริมาณของสินค้าที่ขนส่งโดยทางรถไฟเข้าในเขตมณฑลนครราชสีมาเท่านั้น แต่ยังส่งผลต่อชนิดและปริมาณของสินค้าเข้าในเขตมณฑลอุบลราชธานีด้วย โดยสินค้าที่นำเข้ามา เช่น เครื่องทองเหลือง และถ้วยชาม น้ำมันก๊าด ไม้ขีดไฟ ผ้าห่ม ยาสูบ เครื่องใช้เบ็ดเตล็ด ยารักษาโรค แก่นคูณ ร่ม กะปิ น้ำปลา เป็นต้น (ตาราง 4.8)

ตาราง 4.8 ชนิด ปริมาณ และมูลค่าสินค้าเข้าที่สำคัญของมณฑลอุบลราชธานีใน พ.ศ. 2462 และ พ.ศ. 2477

สินค้า	2462			2477		
	ปริมาณโดยประมาณ		มูลค่าประมาณ (บาท)	ปริมาณโดยประมาณ		มูลค่าประมาณ (บาท)
	(หาบ)	กิโลกรัม		(หาบ)	กิโลกรัม	
1. เครื่องทองเหลือง ถ้วยชาม	30,000	1,800,000	100,000	400,000	2,400,000	150,000
2. น้ำมันก๊าด	6,000	360,000	40,000	8,000	480,000	75,000
3. ไม้ขีดไฟ	3,000	180,000	40,000	7,500	450,000	70,000
4. ผ้าห่ม	5,000	300,000	200,000	9,000	540,000	160,000
5. ยาสูบ	5,000	300,000	110,000	2,000	120,000	29,000
6. เครื่องใช้เบ็ดเตล็ด	20,000	1,200,000	35,000	5,500	330,000	79,000
7. ยารักษาโรค	2,000	120,000	4,000	1,500	90,000	22,000
8. แก่นคูณ	-	-	-	20,000	1,200,000	27,000
9. ร่ม	-	-	-	6,000	360,000	12,000
10. กะปิ น้ำปลา	-	-	-	-	-	10,000
รวม	71,000	4,260,000	565,000	459,500	27,570,000	634,000
เพิ่มขึ้น	-	-	-	388,500	23,310,000	69,000
เพิ่มขึ้น (ร้อยละ)	-	-	-	547.18	-	12.21

ที่มา: คัดแปลงจาก ชุมพล แนวจำปา, “การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจบริเวณลุ่มน้ำมูล ตอนบน พ.ศ. 2443 - 2468” (วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2529), หน้า 260 - 286.

สำหรับชนิดสินค้าออกจากภาคอีสาน สินค้าออกจากภาคอีสานก่อนมีทางรถไฟ เป็นสินค้าที่มีน้ำหนักไม่มากนัก เช่น ผลแร่ (เป็นผลไม้ชนิดหนึ่ง ซึ่งเป็นทั้งส่วยที่รัฐบาลไทยต้องการส่งออกขายต่างประเทศในสมัยรัชกาลที่ 2 - 5) นอกจากนี้ยังมีผ้าไหม สัตว์มีชีวิต เช่น ช้าง โค กระบือ เมื่อมีทางรถไฟชนิดสินค้าก็มีมากขึ้น เช่น ผลิตภัณฑ์จากสัตว์ป่า เช่น หนังหมูป่า หนังวัว หนังควาย เขาควาง กระดุกเสื่อ เขาควาง หนังกวาง หนังอีเก้ง ของป่า เช่น ไม้ ครั่ง น้ำมันยาง ชัน หวาย แม้กระทั่งสินค้าอื่น ๆ ที่มีน้ำหนักมาก เช่น ข้าวเปลือก ไม้ท่อน เสื่อหวาย เป็นต้น (ตาราง 4.9)

ตาราง 4.9 ชนิด ปริมาณ และมูลค่าสินค้าออกที่สำคัญของมณฑลอุบลราชธานีใน พ.ศ. 2462 และ พ.ศ. 2477

สินค้า	2462			2477		
	ปริมาณโดยประมาณ		มูลค่าประมาณ (บาท)	ปริมาณโดยประมาณ		มูลค่าประมาณ (บาท)
	(หาบ)	กิโลกรัม		(หาบ)	กิโลกรัม	
1. ปศุสัตว์ (ตัว)	จำนวนมาก	-	600,000	จำนวนมาก	-	650,000
2. ข้าวเปลือก	120	7,200	750	6,257	375,420	9,307
3. ไม้ท่อน	60,240	3,614,400	996,580	10,255	613,500	140,895
4. หนังสัตว์	20,000	1,200,000	600,000	13,000	780,000	630,000
5. เลื้อหวาย	3,900	234,000	9,000	11,025	661,500	26,050
6. ส่วนต่าง ๆ ของสัตว์	5,000	300,000	300,000	4,000	240,000	300,000
7. เครื่องใช้เบ็ดเตล็ดอื่น ๆ	2,000	120,000	100,000	2,000	120,000	100,000
รวม	100,000	6,000,000	2,500,000	50,000	3,000,000	2,000,000
เพิ่มขึ้น	-	-	-	- 50,000		- 500,000
เพิ่มขึ้น (ร้อยละ)	-	-	-	- 50		- 20

ที่มา: คัดแปลงจาก ชุมพล แนวจำปา, “การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจบริเวณลุ่มน้ำมูล ตอนบน พ.ศ. 2443 - 2468” (วิทยานิพนธ์อักษรศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2529), หน้า 260 - 286.

4.1.3 ประเภท และจำนวนบุคลากร

ในช่วงก่อนที่ยังเป็นกรรมรถไฟหลวงอยู่ (ก่อน พ.ศ. 2494) ประเภทของบุคลากรยังไม่มี การจัดระบบที่แน่นอน ส่วนใหญ่พนักงานจะเป็นผู้ที่อยู่ในกิจการรถไฟมาตั้งแต่อดีต เช่น ญาติ ๆ ของพระบรมวงศานุวงศ์ ในกรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ร่วมกับการผลิตพนักงานจากการก่อตั้งสถาบัน ฝึกอบรม จัดทำเฉพาะสาขาวิชาที่จำเป็น ในช่วงเวลานั้น ก่อนตั้งเป็น โรงเรียนช่างฝีมือของกอง โรงงานมักกะสัน ฝ่ายการช่างกล ฝึกอบรมให้มีความรู้ทางช่างฝีมือประเภทต่าง ๆ ที่จำเป็นต้องใช้ในกองโรงงานเพื่อดูแลรถไฟ ตั้งแต่ พ.ศ. 2460 เป็นต้นมา

จนกระทั่ง พ.ศ. 2480 จึงได้เริ่มก่อตั้ง “โรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ” ขึ้นบริเวณตรงข้ามกับ โรงงานมักกะสัน และทำพิธีเปิดเมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2483 โรงเรียนวิศวกรรมรถไฟได้ตั้งขึ้นเพื่อ อบรมนักเรียนวิศวกรรมรถไฟให้มีความรู้ ความชำนาญในกิจการรถไฟเป็นเวลา 3 ปี โดยในปีที่ 3 เป็นการฝึกภาคปฏิบัติ โรงเรียนวิศวกรรมรถไฟเปิดสอน 3 แผนก คือ แผนกการเดินรถ แผนกช่าง กล และแผนกช่างโยธา ซึ่งในอดีตผู้เรียนทั้งหมดมักจะเป็นญาติ ๆ ของคนรถไฟ คนธรรมดาทั่วไป แทบจะไม่มีโอกาสในการเข้าไปเรียน ยกเว้นจะมาสัครเป็นกรรมกรสร้างทางรถไฟ หรือบำรุง ซ่อมแซมเส้นทางเท่านั้น และในบางครั้งพนักงานไม่เพียงพอ เจ้ากรรมรถไฟจะจัดข้าราชการ

กระจายไปตามพื้นที่ต่าง ๆ เพื่อดูแลตามสถานีต่าง ๆ โดยในบางสถานี อาจให้เจ้าเมืองนั้น ๆ เป็นผู้แต่งตั้งขึ้นมาเพื่อดูแลสถานีรถไฟ รวมถึงทำหน้าที่อื่น ๆ ด้วย เช่น ดูแลการเดินทาง รับขบวนรถเข้าออก เป็นต้น หมายความว่าการทำงานของกรมรถไฟในอดีตนั้น จะมีทั้งคนจากส่วนกลาง และคนท้องถิ่น แต่ส่วนใหญ่มักจะเป็นคนที่อยู่ภายในกิจการรถไฟอยู่แล้ว ดังนั้นพนักงานในช่วงแรกนี้ จึงทำหน้าที่ทุกอย่าง ไม่มีการแบ่งหน้าที่ที่ชัดเจน ส่วนในเรื่องการรับส่งสินค้าจะมีการจ้างกรรมกรท้องถิ่นเพื่อคอยขนสินค้าขึ้น - ลงขบวนรถ ซึ่งในช่วงนั้นถือเป็นอาชีพที่มีผู้ทำงานมาก เนื่องจากการขนส่งสินค้าในอดีตมีจำนวนมาก

หลังจากนั้นต่อมาวันที่ 30 เมษายน 2494 หลังจากที่กรมรถไฟหลวงเปลี่ยนเป็นการรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฯ ได้ก่อตั้งกองการศึกษาการรถไฟ มีหน้าที่ฝึกอบรมนักเรียนวิศวกรรมรถไฟให้มีความรู้ความชำนาญในกิจการรถไฟ และพัฒนาคนในทุกระดับให้เหมาะสมควบคู่ไปกับการพัฒนาด้านเครื่องจักร วัสดุและวิธีการดูแลอย่างมีประสิทธิภาพ

4.1.4 งบประมาณในการให้บริการ

งบประมาณส่วนใหญ่ที่นำมาใช้ในการดำเนินกิจการรถไฟช่วงนี้ ส่วนใหญ่มาจากเงินในพระคลังมหาสมบัติ โดยได้มาจากการเก็บภาษีอากร และเงินกู้จากต่างประเทศ โดยเฉพาะในช่วงก่อสร้างเส้นทาง (พ.ศ. 2463 - 2473) ซึ่งต้องใช้เงินทุนจำนวนมากถึงหลัก 10 ล้านบาทในช่วงเวลานั้น หลังจากนั้นงบประมาณในการดำเนินงานไม่มีการระบุไว้อย่างชัดเจนในแต่ละปี แต่จะแยกเป็นโครงการ ๆ ไป เช่น การสร้างสถานีรถไฟเพิ่มเติม จากอดีตสถานีรถไฟมีไม่มากนัก จะมีเฉพาะชุมชนใหญ่ ๆ เท่านั้น แต่ในเส้นทางรถไฟก็ผ่านชุมชนอื่น ๆ ที่ไม่มีสถานีรถไฟอีกเป็นจำนวนมาก นอกจากนั้นงบประมาณหลักของกรมรถไฟที่ต้องใช้คือ เงินเดือนพนักงาน การซ่อมบำรุงทาง ซึ่งคิดแยกเป็นหน่วยต่อเส้นทาง 1 กิโลเมตร เป็นต้น ซึ่งเป็นตัวอย่างต้นทุนที่ต้องใช้ทุก ๆ ปี ในช่วงแรกของการดำเนินงานนี้ ส่วนใหญ่แล้วกรมรถไฟมักจะมีกำไร เนื่องจากมีคนใช้บริการมากทั้งการขนส่งสินค้า และผู้โดยสาร อีกทั้งอุปกรณ์ทุกอย่างยังอยู่ในสภาพที่ดี และพนักงานมีความตั้งใจในการบริการมาก ทำให้เกิดประสิทธิภาพในการดำเนินงาน

4.1.5 ปัญหาในการให้บริการการขนส่ง

ในช่วงแรกนี้ ปัญหาในการให้บริการการขนส่งมักเป็นปัญหาในเรื่องความเสียหายของสินค้า เนื่องจากมีสินค้าจำนวนมากที่ขนส่งทางรถไฟ อีกทั้งผู้ประกอบการก็มีหลายราย ทำให้เกิดความสับสนในการมารับ - สินค้า และสินค้าบางชนิดมักเกิดการเสียหายง่ายจากการไม่ระวังของพนักงาน ซึ่งปัญหาดังกล่าวไม่ค่อยจะได้รับการแก้ไขเท่าที่ควร เนื่องจากการขนส่งระยะทางไกล ๆ มีเพียงรถไฟอย่างเดียวเท่านั้นที่สะดวก ถนนในช่วงนั้นส่วนใหญ่ยังเป็นทางเกวียน ทำให้แม้ว่าสินค้าจะเสียหาย หรือการขนส่งจะล่าช้าไปบ้าง แต่ก็มีความสะดวกรวดเร็วขึ้นกว่าการขนส่งทางเกวียนมาก

ส่วนปัญหาในเรื่องการขนส่งผู้โดยสาร ในช่วงนั้นมีผู้คนจำนวนมากที่ต้องการเดินทางโดยรถไฟเพื่อไปเที่ยวกรุงเทพ ฯ จำนวนผู้โดยสารไม่ว่าจะเป็นเที่ยวขึ้นหรือเที่ยวลงมีจำนวนมาก บางครั้งต้องยืนเบียดเสียด เนื่องจากขบวนรถในช่วงนั้นมีน้อย ดังนั้นปัญหาในอดีตมักเกิดจาก มีผู้โดยสารจำนวนมากขบวนรถไฟมีไม่เพียงพอต่อความต้องการ รวมถึงขบวนรถส่วนใหญ่ มักขนส่งสินค้ากับผู้โดยสารไปพร้อมกัน และในช่วงเวลาดังกล่าวมักมีเหตุการณ์ทางการเมือง เช่น การปฏิวัติ ปี พ.ศ. 2475 ภาวะสงครามช่วงปี พ.ศ. 2484 - 2488 เป็นต้น โดยสรุป ปัญหาในช่วงแรกนี้ทั้งการขนส่งสินค้า และผู้โดยสาร ยังไม่ชัดเจนเท่ากับปัญหาในช่วงที่ 2 ดังจะกล่าวต่อไป

4.2 ช่วงพัฒนาเต็มที่ (พ.ศ. 2505 - 2534)

4.2.1 การขนส่งผู้โดยสาร

1. ประเภทขบวนรถ

ประเภทของขบวนรถช่วงนี้มีการพัฒนามากขึ้นกว่าแต่ก่อนมาก โดยตั้งแต่ พ.ศ. 2518 ได้มีการปรับเปลี่ยนค่าระวางและอัตราค่าโดยสาร หลังจากที่เกิดวิกฤติราคาน้ำมันในปี พ.ศ. 2516 ขบวนรถต่าง ๆ ในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง เริ่มมีการจัดระเบียบที่ชัดเจน ในเรื่องของการฟ่วงขบวนรถโดยสารของขบวนรถต่าง ๆ เช่น รถด่วน จะฟ่วงโบกิ้นนอนปรับอากาศชั้น 2 ประมาณ 3 ตู้ โบกิ้นนอนชั้น 2 พัดลม ประมาณ 2 ตู้ นอกนั้นเป็นชั้น 3

ขบวนรถหลักในช่วงนี้ ได้แก่ รถด่วน (กรุงเทพ ฯ - อุบลราชธานี) รถเร็ว (กรุงเทพ ฯ - อุบลราชธานี) รถดีเซลราง (กรุงเทพ ฯ - สุรินทร์) แต่ในเรื่องของจำนวนเที่ยวต่อวันไม่มีการระบุชัดเจน จากการศึกษาข้อมูลพบว่า มีจำนวนประมาณ 15 เที่ยวต่อวัน ทั้งเที่ยวขึ้น และเที่ยวลง

2. อัตราค่าโดยสาร และจำนวนผู้โดยสาร

อัตราค่าโดยสารของการรถไฟ ฯ มีการกำหนดในอัตราที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงตามระยะทางของการขนส่ง ตั้งแต่ พ.ศ. 2494 เป็นต้นมา การกำหนดอัตราค่าโดยสารนั้น ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเสมอ แต่เพื่อความคล่องตัวการรถไฟ ฯ มีสิทธิเพิ่มค่าโดยสารไม่เกินร้อยละ 25 และในทางตรงกันข้ามสามารถลดค่าโดยสารได้ไม่เกินร้อยละ 50 ของอัตราที่ใช้ในช่วงนี้

อัตราค่าโดยสารของการรถไฟ ฯ ตั้งแต่ พ.ศ. 2518 เป็นต้นมา จำแนกได้เป็น 2 ประเภท คือ อัตราปกติ และอัตราพิเศษ โดยอัตราปกติเป็นระบบที่กล่าวข้างต้น ส่วนอัตราพิเศษเป็นระบบคงที่

2.1 อัตราปกติ เป็นระบบที่ขึ้นตามระยะทาง โดยค่าโดยสารชั้น 1 และชั้น 2 จะเป็น 4 และ 2 เท่าของชั้น 3 ตามลำดับ (ตาราง 4.10) ค่าโดยสารที่คำนวณแล้วมีเศษต่ำกว่า 50 สตางค์ ให้ปัดเป็น 50 สตางค์ ถ้าเศษเกิน 50 สตางค์ ให้ปัดเป็น 1 บาท

ตาราง 4.10 อัตราค่าโดยสารแบบปกติ เริ่มใช้ตั้งแต่ พ.ศ. 2518

ระยะทาง (กิโลเมตร)	1 - 250 กิโลเมตร	251 - 500 กิโลเมตร	500 กิโลเมตรขึ้นไป
ชั้น 1	ก.ม. ละ 40 สตางค์	ก.ม. ละ 36 สตางค์	ก.ม. ละ 32 สตางค์
ชั้น 2	ก.ม. ละ 20 สตางค์	ก.ม. ละ 18 สตางค์	ก.ม. ละ 16 สตางค์
ชั้น 3	ก.ม. ละ 10 สตางค์	ก.ม. ละ 9 สตางค์	ก.ม. ละ 8 สตางค์

ที่มา: คัดแปลงจาก การรถไฟแห่งประเทศไทย. “การพิจารณาขึ้นค่าโดยสาร ค่าระวางสินค้าเหมาหลัง และหีบห่อวัตถุ (เอกสารจากผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ถึงคณะกรรมการรถไฟ เพื่อพิจารณาเสนอกระทรวง 14 เมษายน 2518).” (เอกสารอัดสำเนา, 2518).

ตัวอย่างการคำนวณค่าโดยสาร เช่น เดินทางจาก นครราชสีมา-อุบลราชธานี ระยะทาง 311 กิโลเมตร โดยสารชั้น 1 มีการคำนวณดังนี้

- 250 กิโลเมตรแรก = 100 บาท
- 61 กิโลเมตรที่เหลือ = 21 บาท 96 สตางค์
- ดังนั้นค่าโดยสาร = 122 บาท

2.2 อัตราพิเศษ เป็นอัตราที่ต่ำกว่าอัตราปกติประมาณร้อยละ 40 บริเวณที่ใช้อัตราพิเศษมักจะเป็นเขตชานเมืองใกล้กับกรุงเทพ ฯ และในช่วงสั้น ๆ เช่น สุรินทร์ - อุบลราชธานี เป็นต้น

อัตราค่าโดยสารขั้นต่ำ ในช่วงนี้การรถไฟ ฯ ได้มีการกำหนดอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำไว้ดังนี้ ชั้นหนึ่ง 2 บาท ชั้นสอง 1 บาท ชั้นสาม 50 สตางค์ และยังมีอัตราค่าโดยสารอื่น ๆ เช่น อัตราค่าโดยสารสำหรับเด็ก ซึ่งต้องมีอายุ 3 - 12 ปี ส่วนสูงไม่เกิน 150 เซนติเมตร จะเสียค่าโดยสารครึ่งหนึ่งของอัตราปกติ ส่วนเด็กที่มีอายุ 3 ขวบ และส่วนสูงไม่เกิน 95 เซนติเมตร ไม่ต้องเสียค่าโดยสาร เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีอัตราค่าโดยสารชนิดอื่น ๆ เช่น การลดค่าโดยสารจากการซื้อตั๋วไป-กลับ การลดค่าโดยสารในบางเส้นทางที่เดินทางตามกำหนด เช่น ไปกลับภายใน 3 วัน เป็นต้น

การกำหนดอัตราค่าโดยสารต่าง ๆ ในช่วงนี้ ถือเป็นพื้นฐานสำคัญในการวางระบบเกี่ยวกับการจัดการด้านตั๋วโดยสาร และการกำหนดอัตราค่าโดยสารในยุคต่อมา แต่ส่วนใหญ่แล้วระบบในการคิดอัตราค่าโดยสารในช่วงนี้ การรถไฟ ฯ มักเลือกปฏิบัติ เช่น การเดินทางจากกรุงเทพ ฯ - นครราชสีมา ระยะทาง 264 กิโลเมตร คิดค่าโดยสาร 21.50 บาท แต่การเดินทางจากกรุงเทพ ฯ - อัญประเทศ ระยะทาง 255 กิโลเมตร คิดค่าโดยสาร 23.50 บาท (เนื่องจากเป็นเส้นทางที่คิดค่าโดยสารในอัตราพิเศษ) จะเห็นได้ว่าระยะทางไกลกว่าแต่ค่าโดยสารกลับถูกกว่า อย่างไรก็ตามอัตราดังกล่าวได้มีการยกเลิก หลังจากราคาน้ำมันสูงขึ้นเรื่อย ๆ ในช่วง 10 ปีต่อมา

ในขณะที่อัตราค่าโดยสารของการรถไฟ ฯ มีการปรับราคาสูงขึ้นเรื่อย ๆ แต่อัตราค่าขนส่งทางถนนกลับค่อย ๆ ลดลง เนื่องจากทางหลวงแผ่นดิน มีสภาพดีขึ้นเรื่อย ๆ ซึ่งตัวอย่างการ

เปรียบเทียบอัตราค่าขนส่งทางรถไฟชั้น 2 กับอัตราค่าขนส่งทางถนนพื้นลาดยาง ในปี พ.ศ. 2518 แสดงในตาราง 4.11

ตาราง 4.11 การเปรียบเทียบอัตราค่าขนส่งทางรถไฟชั้น 2 กับอัตราค่าขนส่งทางถนนพื้นลาดยาง ในปี พ.ศ. 2518

ระยะทาง	1 - 250 กิโลเมตร	251 - 500 กิโลเมตร	500 กิโลเมตร ขึ้นไป
ทางรถไฟชั้น 2	ก.ม. ละ 20 สตางค์	ก.ม. ละ 18 สตางค์	ก.ม. ละ 16 สตางค์
ทางถนนพื้นลาดยาง	ก.ม. ละ 15 สตางค์	ก.ม. ละ 10 สตางค์	ก.ม. ละ 6 สตางค์

ที่มา: จากตาราง 4.10 และดัดแปลงจาก การรถไฟแห่งประเทศไทย. “การพิจารณาขึ้นค่าโดยสาร ค่าระวางสินค้าเหมาหลัง และหีบห่อวัตถุ (เอกสารจากผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ถึง คณะกรรมการรถไฟ เพื่อพิจารณาเสนอกระทรวง 14 เมษายน 2518).” (เอกสารอัดสำเนา, 2518).

จากตาราง 4.11 จะเห็นได้ว่าอัตราค่าโดยสารทางถนนมีราคาถูกกว่าอัตราค่าโดยสารชั้น 2 ของรถไฟมาก ยิ่งระยะทางไกลยิ่งถูกกว่ามากขึ้น เช่น การเดินทางทางถนน ระยะทาง 400 กิโลเมตร จะเสียค่าโดยสาร 62 บาท 50 สตางค์ แต่ถ้าโดยสารรถไฟชั้น 2 ระยะทาง 400 กิโลเมตรเท่ากัน จะเสียค่าโดยสาร 77 บาท เป็นต้น

สำหรับจำนวนผู้โดยสาร ในช่วงเวลาดังกล่าวยังไม่มี การเก็บจำนวนผู้โดยสารของสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างโดยเฉพาะ แต่จะเป็นการเก็บของสายตะวันออกเฉียงเหนือโดยรวม ซึ่ง การสนับสนุนของผู้ศึกษานั้น เส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างมีผู้โดยสารประมาณ 8 ล้านคนต่อปี โดยเฉลี่ยแล้วผู้โดยสารจะสม่ำเสมอตลอดปี โดยจะหนาแน่นในช่วงเทศกาลปีใหม่ และสงกรานต์

3. ตัวโดยสาร

การรถไฟฯ ได้สั่งซื้อเครื่องพิมพ์ตั๋วรุ่น G. Goebel Masch No.1384 และ 1385 Mod. FDO. เมื่อเดือนกันยายน พ.ศ. 2519 เพื่อทดแทนเครื่องเดิม และได้จัดพิมพ์ตั๋วหาใช้เรื่อยมา ซึ่ง ส่วนใหญ่จะคล้ายกับตั๋วหาในช่วงก่อนหน้านี้ดังกล่าวแล้ว

การแบ่งตัวแยกกัน ระหว่างค่าโดยสาร และค่าธรรมเนียม เช่น ตั๋วหาค่าธรรมเนียมรถเร็ว 20 บาท รถด่วน 30 บาท และ รถปรับอากาศ 50 บาท ต่อมาเมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2519 ได้มีการรวมค่าธรรมเนียม เข้ากับค่าโดยสารเป็นตั๋วใบเดียวเข้าไว้ด้วยกัน เพื่อความสะดวกของผู้โดยสาร ไม่ต้องถือตั๋วหลายใบ และเป็นการลดต้นทุนในการผลิตอีกด้วย เช่น ตั๋วหา กรุงเทพฯ - บุรีรัมย์ ชั้น 3 รวม ค่าธรรมเนียมรถเร็ว เป็นเงิน 56 บาท ต่อมาเมื่อวันที่ 15 เมษายน พ.ศ. 2525 ได้มีการกำหนดระเบียบใหม่ ในการพิมพ์ตั๋วหาเที่ยวเดียวรวมค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ขึ้นใหม่

ก่อนปี พ.ศ. 2529 ตามสถานีย่าง ๆ ยังมีการจำหน่ายตั๋วครั้งราคา โดยวิธีตัดครึ่งตั๋วหนา ทำให้เกิดความยุ่งยากทางการบัญชี จึงมีการกำหนดตั๋วครั้งราคา โดยกำหนดสีของตั๋ว และเครื่องหมาย ซึ่งแตกต่างจากตั๋วหนาทั่วไป เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2529 โดยกำหนดพิมพ์บนตั๋วหนาที่ขยติยวว่า “ครั้งราคา ครฟ. และเด็ก” มีเฉพาะชั้นที่ 2 เป็นสีฟ้า ส่วนชั้น 3 เป็นสีชมพู

ในปี พ.ศ. 2529 ได้มีการเสนอให้นำตั๋วสีขาวทแยงสั้พิมพ์เป็นตั๋วไป - กลับ แทนการพิมพ์ตั๋วสีขาวคาน้ำเงิน (ฟ้า) หลังจากนั้นมีการยกเลิกแล้วให้พิมพ์ตั๋วสีขาวทแยงสั้ เป็นตั๋วราคาพิเศษรวมค่าธรรมเนียมรวดเร็วชั้น 3 เช่น ด้านหน้าตั๋ว กำหนดพิมพ์ กรุงเทพ ฯ - ศรีสะเกษ ราคาพิเศษรวมค่าธรรมเนียมรวดเร็ว ชั้นที่ 3 ราคา 80 บาท ด้านหลังตั๋ว พิมพ์ใช้กับขบวนธรรมดาไม่กั้นเงินค่าธรรมเนียมรวดเร็วให้ ต่อมามีการร้องเรียนจากประชาชนที่ต้องการให้มีตั๋วไป - กลับ เพื่อความสะดวกแก่การโดยสารสำหรับระยะทางไม่เกิน 100 กิโลเมตร ฝ่ายการเดินรถพิจารณาแล้ว จึงให้พิมพ์ตั๋วไป - กลับ ขึ้นใหม่ โดยใช้ตั๋วสีขาวคาน้ำเงิน ต่อมาตั๋วสีขาวชนิดข้างสั้ตอก เช่น ตั๋วสีขาวคาน้ำเงิน และตั๋วสีขาวทแยงมุมสั้ จึงได้นำมาพิมพ์เป็นตั๋วไปกลับจนกว่า จะมีการสั่งซื้อใหม่

4.2.2 การขนส่งสินค้า

ในอดีตอัตราค่าระวางตั้งแต่เริ่มดำเนินงานจนถึงปี พ.ศ. 2495 การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ปรับปรุงอัตราค่าระวางรวม 3 ครั้งคือ เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2486 วันที่ 1 สิงหาคม 2487 และวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2495 จากนั้นก็ได้ใช้อัตราที่กำหนดในปี 2495 เรื่อยมาจนถึงวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2518 จึงได้พิจารณาตั้งอัตราค่าระวางขึ้นใหม่ เพื่อให้เหมาะสมกับต้นทุนที่สูงขึ้น การเปลี่ยนแปลงครั้งนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยพยายามยึดตัวเลขต้นทุนรวมในการขนส่งเป็นพื้นฐานในการกำหนดอัตราค่าระวาง

อัตราค่าระวางที่ตั้งขึ้นใหม่มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2518 และเป็นอัตรามาตรฐาน ที่ใช้บังคับทั่วไป แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

1. ประเภทหีบห่อวัตถุ แบ่งเป็นประเภท 1 ก. และ ประเภท 1 ข. ทั้งสองประเภทแบ่งตามความจำเป็นในการครองชีพ โดยสินค้าประเภท 1 ข. เป็นสินค้าที่มีความจำเป็นในการครองชีพมากกว่า ได้แก่ พืชผักสวนครัว เกลือ ถั่ว ถ่านไม้ ไข่ เนื้อ ปลากรอบ ปลาหมึก ข้าวโพดทั้งฝัก ยาเส้น มะพร้าวทั้งลูก น้ย น้ำตาล ฯลฯ สำหรับประเภท 1 ก. คือสินค้านอกเหนือจากที่ระบุในประเภท 1 ข. นอกจากนี้ยังมีประเภทหนังสือพิมพ์ โดยกำหนดอัตราค่าระวางไว้ดังนี้ (ตาราง 4.12)

2. ประเภทมหาหลัง แบ่งเป็น 5 ประเภท คือ

- ประเภท 2 ได้แก่ อุปกรณ์ไฟฟ้า เครื่องวิทยุ และโทรทัศน์ น้ำตาลทรายขาว แร่ดิบ ก น้ำมัน เครื่องบิน รถยนต์ และเครื่องจักร

- ประเภท 3 ได้แก่ เครื่องเหล็ก น้ำมันเบนซิน ผลิตภัณฑ์ทำด้วยซีเมนต์ ไม้ซุง ไม้แปรรูป ไบยา และน้ำมันจาระบี

ตาราง 4.12 อัตราค่าระวางในการขนส่งหนังสือพิมพ์ (หน่วย: สตางค์ ต่อ เมตริกตัน กิโลเมตร)

ระยะทาง	ประเภท 1 ก.	ประเภท 1 ข.	หนังสือพิมพ์
กิโลเมตรที่ 1 - 100	70	55	45
กิโลเมตรที่ 101 - 200	55	42.5	30
กิโลเมตรที่ 201 - 400	50	35	25
กิโลเมตรที่ 401 ขึ้นไป	45	30	20

ที่มา: คัดแปลงจาก การรถไฟแห่งประเทศไทย. “การพิจารณาขึ้นค่าโดยสาร ค่าระวางสินค้าเหมาหลัง และหีบห่อวัตถุ (เอกสารจากผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ถึงคณะกรรมการรถไฟ เพื่อพิจารณาเสนอกระทรวง 14 เมษายน 2518).” (เอกสารอัดสำเนา, 2518).

- ประเภท 4 ได้แก่ ข้าวสาร ข้าวโพด ซีเมนต์ น้ำมันก๊าด น้ำมันดีเซล ยิปซัม ลิกไนต์ แร่ฟลูออไรต์ แร่สังกะสี ปูน เกลือ ยางพารา ปอ กุ้ง ปลาสด โค กระบือ สุกร และอาหารกระป๋อง
 - ประเภท 5 ได้แก่ ผลไม้สด กระสอบเปล่า เกลือ มันสำปะหลัง ข้าวเปลือก ดินขาว รำข้าว ขวดเปล่า ยางมะตอย และอ้อยลำ
 - ประเภท 6 ได้แก่ ถ่านไม้ ผลิตภัณฑ์ปลา มะพร้าว ผักสด ปุ๋ยอินทรีย์ เป็ด ไก่ และห่าน
- การแบ่งประเภทสินค้าเหมาหลังใหม่นี้ มีลักษณะต่างจากที่ใช้อยู่เดิม คือ มีการยกเลิกค่าระวางประเภท 7 โดยเปลี่ยนไปใช้ประเภท 6 ยกเลิกค่าระวางประเภท 8 ซึ่งเป็นค่าระวางสำหรับของใช้ในกิจการรถไฟเปลี่ยนไปใช้ประเภท 6 และยกเลิกค่าระวางประเภท 9 ซึ่งเป็นค่าระวางสำหรับสัตว์ที่มีชีวิต เปลี่ยนไปใช้ค่าระวางประเภท 4 และคิดค่าระวางจากน้ำหนักขึ้นต่ำ 10 เมตริกตันสำหรับรถสินค้า 4 ล้อ (ตย.) ตามอัตราดังนี้ (ตาราง 4.13 และ 4.14)

ตาราง 4.13 อัตราค่าระวางที่ปรับปรุงใหม่สำหรับสินค้าประเภทหีบห่อ (หน่วย: สตางค์ ต่อ 100 กิโลกรัม)

ระยะทาง	ประเภท 2	ประเภท 3	ประเภท 4	ประเภท 5	ประเภท 6
กิโลเมตรที่ 1 - 100	38	35	28	25	24
กิโลเมตรที่ 101 - 200	31	29	23	20.5	19.5
กิโลเมตรที่ 201 - 400	25	23	18.5	16.5	15.5
กิโลเมตรที่ 401 - 600	19.5	18	14.5	13	12.5
กิโลเมตรที่ 601 ขึ้นไป	19	17.5	14	12.5	12

ที่มา: คัดแปลงจาก การรถไฟแห่งประเทศไทย. “การพิจารณาขึ้นค่าโดยสาร ค่าระวางสินค้าเหมาหลัง และหีบห่อวัตถุ (เอกสารจากผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ถึงคณะกรรมการรถไฟ เพื่อพิจารณาเสนอกระทรวง 14 เมษายน 2518).” (เอกสารอัดสำเนา, 2518).

ตาราง 4.14 ค่าระวางสำเร็จสำหรับสินค้าเหมาหลัง (หน่วย: สตางค์ ต่อ 100 กิโลกรัม)

ระยะทาง (กิโลเมตร)	ประเภท 2	ประเภท 3	ประเภท 4	ประเภท 5	ประเภท 6
1 - 30	114	105	84	75	72
31 - 35	133	123	98	88	84
36 - 40	152	140	112	100	96
101 - 110	411	379	303	271	260
111 - 120	442	408	326	291	279
601 - 620	1,618	1,495	1,198	1,070	1,019

ที่มา: คัดแปลงจาก การรถไฟแห่งประเทศไทย. “การพิจารณาขึ้นค่าโดยสาร ค่าระวางสินค้าเหมาหลัง และหีบห่อวัตถุ (เอกสารจากผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ถึงคณะกรรมการรถไฟ เพื่อพิจารณาเสนอกระทรวง 14 เมษายน 2518).” (เอกสารอัดสำเนา, 2518).

นอกจากนี้ การรถไฟฯ ยังมีค่าระวางพิเศษสำหรับการขนส่งสินค้าบางชนิด อัตราพิเศษดังกล่าวไม่มีระเบียบระบุไว้ว่าเป็นเท่าไร ขึ้นอยู่กับข้อตกลง ประเภทสินค้า ปริมาณสินค้า สภาพการแข่งขัน สภาพตลาด ฯลฯ ทั้งนี้อยู่ในอำนาจการตัดสินใจของผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย อัตราค่าระวางพิเศษมีหลายประเภท ได้แก่

(ก) อัตราค่าระวางพิเศษจากจุดถึงจุด เป็นอัตราค่าระวางที่กำหนดให้เฉพาะการขนส่งระหว่างสถานีบางแห่ง

(ข) อัตราค่าระวางพิเศษประเภทสินค้า เป็นอัตราค่าระวางที่กำหนดเป็นพิเศษสำหรับสินค้าบางชนิด

(ค) อัตราค่าระวางพิเศษสำหรับทิศทางรถเปล่า เป็นอัตราค่าระวางที่กำหนดเป็นพิเศษสำหรับการขนส่งในทิศทางที่มีการเดินรถสินค้าเปล่า

(ง) อัตราค่าระวางพิเศษสำหรับฤดูที่มีการใช้รถบางชนิดน้อยกว่าปกติหรือเมื่อผู้ส่งยินยอมใช้รถผิดประเภท

(จ) อัตราค่าระวางพิเศษในรูปส่วนลดตามปริมาณ (quantity rebate) ซึ่งจะกำหนดปริมาณที่ขนส่งเป็นช่วง ๆ ถ้าหากลูกค้าทำการขนส่งเกินกว่าปริมาณที่กำหนดก็จะมีราคาส่งคืนเงินส่วนลดให้

(ฉ) อัตราค่าระวางพิเศษในรูปสัญญา (contract rate) จะกำหนดขึ้นสำหรับการทำสัญญาการขนส่งกับลูกค้าเฉพาะราย

(ช) อัตราค่าระวางพิเศษเมื่อผู้ส่งลงทุนในการจัดหาล้อเลื่อน (private car allowance) หรือลงทุนสร้างอุปกรณ์การขนส่งและการบรรทุก

(ซ) อัตราค่าระวางพิเศษสำหรับการขนส่งไปกลับ

อัตราค่าระวางดังกล่าวทั้งหมดเป็นอัตราปกติที่ใช้กับการบรรทุกในขบวนรถสินค้า หรือในขบวนรถที่วิ่งอยู่ตามตารางเดินรถที่กำหนด แต่ในกรณีที่ผู้ส่งต้องการความรวดเร็วในการขนส่ง อาจจะขนส่งเหมาหลังโดยใช้อัตราด่วน (อัตราด่วนคิดเป็น 2 เท่าของราคาปกติ) ซึ่งจะพุ่งไปกับรถด่วนหรือรถเร็ว แต่ผู้ใช้ยังไม่ค่อยนิยมนัก เพราะทำให้ต้นทุนสินค้าสูงมาก เท่าที่ผ่านมา ผู้ใช้จะใช้บริการชนิดนี้ต่อเมื่อมีการขาดแคลนรถสินค้า ซึ่งผู้ที่ใช้อัตราด่วนจะมีสิทธิขรถได้ก่อน

4.2.3 ประเภท และจำนวนบุคลากร

หลังจากที่กิจการรถไฟเปลี่ยนจากกรมรถไฟหลวงเป็นการรถไฟแห่งประเทศไทยใน พ.ศ. 2494 ประเภทของบุคลากรก็มีการจัดระบบที่แน่นอนมากขึ้น การรถไฟฯ ได้แบ่งเป็นแผนกต่าง ๆ ปฏิบัติหน้าที่กันเฉพาะส่วน เช่น ฝ่ายช่างโยธา ฝ่ายช่างกล ฝ่ายการเดินรถ เป็นต้น พนักงานส่วนใหญ่ยังคงมาจากญาติ ๆ ของคนรถไฟ โดยผ่านการอบรมจากกองการศึกษาการรถไฟ ดังที่กล่าวไปแล้ว จนกระทั่งการก่อตั้งสถาบันศึกษาและฝึกอบรม คือ สำนักงานศูนย์การฝึก พ.ศ. 2505 โดยจัดสรรที่ดินย่านพลโยธิน ถนนวิภาวดีรังสิต เนื้อที่ 440 ไร่ ก่อสร้างอาคารและอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่จำเป็นต้องใช้ในการฝึกอบรม และต่อมาวันที่ 15 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2510 ได้โอนกิจการโรงเรียนวิศวกรรมรถไฟมารวมไว้ที่สำนักงานศูนย์การฝึกซึ่งเปลี่ยนชื่อเป็นสำนักงานฝึกอบรมและพัฒนา เพื่อให้สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาบุคลากร นอกจากนี้ตั้งแต่ พ.ศ. 2494 มีการแต่งตั้งผู้ดูแลการรถไฟฯ ในลักษณะผู้ว่าการ

สำหรับเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ได้มีการแบ่งระบบการจัดการ โดยมีแขวงทางหลวงใหญ่ที่สถานีนครราชสีมา และสถานีอุบลราชธานี ตำแหน่งต่าง ๆ เริ่มมีการระบุนุ้ชัดเจนมากขึ้น เช่น นายสถานี ผู้ช่วยนายสถานี พนักงานคุมประแจ ช่างเครื่อง ช่างโยธา เป็นต้น พนักงานตามสถานีต่าง ๆ จะมากหรือน้อย ขึ้นอยู่กับสถานีใหญ่ หรือเล็ก ส่วนในเรื่องการรับส่งสินค้าก็ยังมีกร้างกรรมกรท้องถิ่นเพื่อคอยขนสินค้าขึ้นลงขบวนรถ ซึ่งมักจะ้างเป็นรายวัน แต่ส่วนใหญ่ก็จะม้างานทุกวัน โดยเฉพาะในสถานีใหญ่ เช่น สุรินทร์ ศรีสะเกษ เป็นต้น

4.2.4 งบประมาณในการให้บริการ

งบประมาณส่วนใหญ่นำมาใช้ในการดำเนินกิจการรถไฟในช่วงนี้ ส่วนใหญ่มาจากรายได้ของการรถไฟฯ เอง ได้แก่ ค่าระวางการขนส่งสินค้า และค่าตั๋วโดยสาร ค่าเช่าที่ดินของการรถไฟฯ ในพื้นที่ต่าง ๆ เช่น ที่ดินบริเวณ 2 ข้างทางรถไฟซึ่งห่างจากทางรถไฟทั้งซ้ายและขวามือระยะ 40 เมตร ซึ่งในชุมชนต่าง ๆ ริมทางรถไฟ ส่วนมากจะมีตึกแถวโบราณ ซึ่งก็เป็นตึกที่ให้เช่าโดยการรถไฟฯ เป็นต้น ซึ่งรายได้ต่าง ๆ เหล่านี้ ทำให้การรถไฟฯ มีกำไรมาโดยตลอด จนกระทั่งหลัง พ.ศ. 2516 เป็นต้นมา ซึ่งเกิดวิกฤติราคาน้ำมันสูงขึ้นมาก หลังจากนั้นงบประมาณของการรถไฟฯ ก็ขาดดุลมาโดยตลอด ดังนั้นงบประมาณในปีต่อ ๆ มาส่วนมากจะไม่พอกับรายจ่ายซึ่งการรถไฟฯ ต้องหา

งบประมาณเพิ่ม เช่น กู้เงิน หรืองบประมาณที่ช่วยเหลือจากรัฐบาล ซึ่งมีจำนวนค่อนข้างน้อยต่อปี ดังนั้นจะเห็นได้ว่า ในการดำเนินงานของการรถไฟ ฯ ในช่วงต่อมา ก่อนข้างจะขาดประสิทธิภาพ และไม่พัฒนาเท่าที่ควร แต่ในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง เป็นเส้นทางที่อยู่ในความสนใจลำดับต้น ๆ ของการรถไฟ ฯ เนื่องจากเป็นเส้นทางที่มีผู้โดยสารมากมาโดยตลอด นับเป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญก็ว่าได้ ทำให้ในเส้นทางสายนี้จะต้องได้รับการพัฒนามากกว่าเส้นทางสายอื่น ๆ เช่น การสร้างสถานีรถไฟเพิ่มเติมอย่างต่อเนื่อง แทบจะเข้าถึงทุกตำบลที่เส้นทางผ่าน การเพิ่มจำนวนการเดินรถ และการบำรุงปรับปรุงเส้นทางที่มีอย่างสม่ำเสมอ

4.2.5 ปัญหาในการให้บริการการขนส่ง

1. การสูญเสียของสินค้าและอุบัติเหตุ

การสูญเสียของสินค้าอันเนื่องมาจากการขนส่งทางรถไฟนั้นมีน้อยมาก ทั้งนี้ก็เพราะว่าสินค้าที่ทำการขนส่งนั้นเป็นสินค้าที่สูญเสียยาก ส่วนสินค้าที่สูญเสียง่ายนั้นโดยมากผู้ผลิตมักจะนำสู่ตลาดในที่ใกล้ ๆ หรือก็ทำการขนส่งโดยวิธีอื่น ๆ ซึ่งไม่ต้องรอการขนส่งทางรถไฟ ส่วนในด้านอุบัติเหตุหรือเหตุอันตรายนั้นมักจะเกิดขึ้นบ่อย ๆ เหตุอันตรายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น เช่น รถไฟตกราง รถไฟชนกัน รางหักงอ รางห่างในฤดูร้อน น้ำท่วมทำให้ทางขาด ฯลฯ เหล่านี้เป็นอุบัติเหตุที่มักจะเกิดขึ้นอยู่เสมอ ซึ่งสาเหตุอาจจะเนื่องมาจากความประมาทของผู้ให้บริการ หรือภัยธรรมชาติ แต่อย่างไรก็ตามสาเหตุส่วนใหญ่ ที่เกิดขึ้นนี้มีผลต่อการดำเนินงานน้อยมาก ยกเว้นบางสาเหตุที่มีผลกระทบต่อการทำงานการขนส่ง ได้แก่ น้ำท่วมทำให้ทางขาด เป็นเหตุให้การเดินรถต้องชะงักทำให้รายได้ของการรถไฟ ฯ ลดลง และทำให้ประชาชนผู้ใช้กิจการรถไฟได้รับความกระทบกระเทือน

2. การรับประกันและการชดเชยสินค้าที่เสียหายในระหว่างทำการขนส่ง

ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2464 กำหนดให้การรถไฟต้องรับผิดชอบในการสูญเสียของสินค้าต่าง ๆ ในขณะที่ทำการขนส่งหรือการล่าช้าในการขนส่ง เพื่อให้ผู้ส่งสินค้าไม่ต้องรับภาระในความเสียหายของสินค้าในระหว่างทำการขนส่ง การรถไฟ ฯ จึงให้ผู้ส่งสินค้าของตนต้องชำระค่าประกันตามจำนวนสินค้า (ไพฑูริศ เอกจริยกร, 2552)

การชดเชยสินค้าที่เสียหายนี้เป็นไปตาม พ.ร.บ.จัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ.2464 ซึ่งได้กำหนดการชดเชยสินค้าที่ได้ทำบัญชีประกันไว้เมื่อเกิดการเสียหายออกเป็น 2 กรณี

- การชดเชยไม่เป็นไปตามราคาของสินค้า
- การชดเชยตามราคาสินค้า

การชดเชยไม่เป็นไปตามราคาของสินค้า การชดเชยแบบนี้เกิดขึ้นเมื่อเจ้าของมิได้แจ้งราคา จำนวน และสภาพของสินค้าที่ตนทำการฝากนั้น การชดเชยมีเขตจำกัดดังนี้

ก) กรณีสินค้าเป็นหีบห่อใช้เป็นเงินไม่เกิน 100 บาท ถ้าเหมาบรรทุกครั้งคันรถไม่เกิน 400 บาท เต็มคันรถไม่เกิน 1000 บาท

ข) กรณีที่สินค้าเป็นสัตว์ มีเขตขดใช้ดังนี้

- 1) ค่าจ้างไม่เกินเชือกละ 500 บาท
- 2) ค่าม้าไม่เกินตัวละ 100 บาท
- 3) ค่าลา ล่อ ปศุสัตว์ที่มีเขา ไม่เกินตัวละ 50 บาท
- 4) แพะ แกะ สุกร สุนัข หรือสัตว์อย่างอื่นไม่เกินตัวละ 20 บาท

ค) กรณีที่เป็นรถหรือล้อเลื่อน มีเขตขดใช้ดังนี้

- 1) ค่ารถจักรสำหรับลากรถยนต์ ไม่เกินคันละ 500 บาท
- 2) ค่ารถ เกวียน หรือรถบรรทุก ไม่เกินคันละ 250 บาท
- 3) ค่ารถจักรยาน 2 - 3 ล้อ ไม่เกินคันละ 50 บาท
- 4) ค่ารถ, ล้อเลื่อนอย่างอื่นไม่เกินคันละ 10 บาท

การชดใช้ตามราคา การที่การรถไฟฯ จะชดใช้ตามราคาก็ต่อเมื่อเจ้าของสินค้าได้บอกราคาสินค้า สภาพสินค้าของตนตลอดจนได้ชำระค่าประกันสินค้าให้แก่พนักงานรถไฟแล้ว แต่ทั้งนี้ห้ามเจ้าของสินค้าเรียกเกินกว่าราคาที่ได้ระบุไว้ ซึ่งการชดใช้ค่าเสียหายต่าง ๆ ดังกล่าวนี้นี้การรถไฟฯ จะชดใช้ให้ก็ต่อเมื่อเป็นความผิดของพนักงานรถไฟเท่านั้น (ซึ่งตรวจสอบยากมาก) โดยระยะเวลาที่การรถไฟฯ จะต้องรับผิดชอบในสินค้า ได้แก่ กรณีต่าง ๆ ภายใน 2 วัน นับตั้งแต่วันรุ่งขึ้นจากวันที่ห่อ ได้มาถึงสถานีที่ได้จัดส่งถึง สินค้าอย่างอื่นภายใน 2 วัน นับตั้งแต่วันที่การรถไฟฯ ได้แจ้งให้ได้รับสินค้าทราบ

จะเห็นได้ว่าอุบัติเหตุ หรือภัยธรรมชาติ เป็นปัญหาที่นอกเหนือจากความคาดคิด แต่ในการชดใช้ค่าเสียหายของการรถไฟฯ นั้น จะเห็นได้ว่า กฎหมายนั้นเก่ามาก ซึ่งราคาของสินค้าแตกต่างจากอดีตมาก เช่น ช้างชดใช้เชือกละ 500 บาท แต่ในช่วงปีดังกล่าวหรือปัจจุบัน ช้างอาจมีราคาถึงหลักหมื่นหรือแสน ซึ่งต่างจากที่การรถไฟฯ ชดใช้มาก ซึ่งกฎหมายดังกล่าว ปัจจุบันก็ยังมีการใช้อยู่ จะเห็นได้ว่ากฎหมายนี้อาจเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้ผู้ใช้บริการ ใช้บริการขนส่งสินค้าน้อยลงเรื่อย ๆ

ส่วนในเรื่องการขนส่งผู้โดยสารนั้น มักจะเป็นปัญหาเล็กน้อย เช่น จำนวนขบวนรถไม่พอต่อความต้องการ โดยเฉพาะช่วงเทศกาล การรถไฟฯ ก็จะเพิ่มขบวนรถในช่วงเทศกาลอย่างจริงจังใน พ.ศ. 2520 โดยก่อนหน้านี้ ถ้าเป็นในช่วงเทศกาลแล้วผู้โดยสารจะแน่นมาก ส่วนในเรื่องปัญหาความล่าช้าของขบวนรถเป็นปัญหาที่มีมาช้านานทุกยุคสมัยอยู่แล้ว ดังจะกล่าวถึงในบทที่ 5

4.3 ช่วงพัฒนาซ้ำ (พ.ศ. 2535 - ปัจจุบัน)

4.3.1 การขนส่งผู้โดยสาร

1. ประเภทขบวนรถ

ตั้งแต่ พ.ศ. 2535 เป็นต้นมา ประเภทขบวนรถโดยสารที่เดินทางในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง มีจำนวนไม่ต่ำกว่า 20 ขบวน ทั้งเที่ยวขึ้นและเที่ยวลง หลังจากนั้นได้มีการปรับเปลี่ยนเรื่อยมาตามความเหมาะสม นอกจากนี้ในช่วงเทศกาลต่าง ๆ ก็มีการเพิ่มเที่ยวรถมากขึ้น โดยเฉพาะ เทศกาลสงกรานต์ ปีใหม่ และการแสดงช้างในช่วงเดือนพฤศจิกายน (มีในบางปี ขึ้นอยู่กับจำนวนผู้โดยสาร)

ในปัจจุบันปี พ.ศ. 2555 มีจำนวนขบวนรถที่ให้บริการระหว่างกรุงเทพ ฯ - อุบลราชธานี จำนวน 34 ขบวนต่อวัน ถ้ารวมสายกรุงเทพ ฯ - หนองคาย ด้วยแล้ว จะมี 56 ขบวนต่อวัน ทั้งเที่ยวขึ้นและลง ซึ่งมากที่สุดในประเทศไทย ขบวนรถที่ให้บริการในเส้นทางระหว่าง นครราชสีมา - อุบลราชธานี มีจำนวน 28 ขบวนต่อวัน ทั้งเที่ยวขึ้นและเที่ยวลง เป็นรถด่วนพิเศษ 2 ขบวน รถด่วน 2 ขบวน รถเร็ว 8 ขบวน รถด่วนพิเศษราง 4 ขบวน รถท้องถิ่น 10 ขบวน และรถธรรมดา 2 ขบวน (ตาราง 4.15)

ซึ่งถ้าเปรียบเทียบกับเส้นทางรถไฟสายอื่น ๆ แล้ว เส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างถึงแม้จะมีจำนวนขบวนรถใกล้เคียงกับเส้นทางสายเหนือ และสายใต้ แต่ในด้านระยะทางของแต่ละขบวนนั้น ส่วนใหญ่เป็นขบวนรถเดินทางระยะทางไกล เช่น จากกรุงเทพ ฯ - อุบลราชธานี ซึ่งมีจำนวนเที่ยวมากถึง 12 ขบวนต่อวันทั้งเที่ยวขึ้นและเที่ยวลง โดยถ้าเปรียบเทียบกับเส้นทางสายอื่น ๆ เช่น สายกรุงเทพ ฯ - เชียงใหม่ ซึ่งมี 12 ขบวนต่อวันเช่นเดียวกัน แต่ในด้านเส้นทางรองของสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ส่วนใหญ่จะเป็นเส้นทางระยะไกลเกือบทุกขบวนซึ่งเทียบเท่ากับสายกรุงเทพ ฯ - อุบลราชธานี เช่น กรุงเทพ ฯ - ศรีสะเกษ กรุงเทพ ฯ - ศรีขภูมิ นครราชสีมา - อุบลราชธานี เป็นต้น แต่เส้นทางรองของสายเหนือมีจำนวนขบวนน้อยกว่ามาก เช่น เชียงใหม่ - นครสวรรค์ ซึ่งมีเพียง 2 เที่ยวต่อวันเท่านั้น

2. อัตราค่าโดยสาร และจำนวนผู้โดยสาร

อัตราค่าโดยสาร ส่วนใหญ่การรถไฟ ฯ จะมีการปรับปรุงอัตราค่าโดยสารมาโดยตลอด อัตราค่าโดยสารในปัจจุบันได้เริ่มใช้ตั้งแต่ พ.ศ. 2544 เป็นต้นมา เป็นอัตราในลักษณะใกล้เคียงกับแบบเดิม คือมีการคิดตามระยะทางเป็นช่วง ๆ แต่เปลี่ยนช่วงของหลักกิโลเมตร แต่การคำนวณค่อนข้างซับซ้อนกว่าเดิมมาก (ตาราง 4.16)

ตาราง 4.15 ตารางเดินรถสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างในปัจจุบัน

เที่ยวไป (เที่ยวขึ้น)						
ลำดับ	เลขบวน	ประเภทขบวนรถ	สถานีต้นทาง	เวลาออก	สถานีปลายทาง	เวลาถึง
1	423	ท้องถิ่น (ฟรี)	ลำชี	04.38	ลำโรงทาน	05.40
2	425	ท้องถิ่น (ฟรี)	ลำชี	04.05	อุบลราชธานี	08.25
3	421	ท้องถิ่น (ฟรี)	นครราชสีมา	06.10	อุบลราชธานี	12.45
4	419	ท้องถิ่น (ฟรี)	นครราชสีมา	11.00	อุบลราชธานี	17.05
5	427	ท้องถิ่น (ฟรี)	นครราชสีมา	14.22	อุบลราชธานี	20.15
6	21	ด่วนพิเศษ	กรุงเทพ ฯ	05.45	อุบลราชธานี	14.20
7	135	เร็ว	กรุงเทพ ฯ	06.40	อุบลราชธานี	18.20
8	71	ด่วนดีเซลราง	กรุงเทพ ฯ	10.05	ศรีสะเกษ	18.40
9	233	ธรรมดา (ฟรี)	กรุงเทพ ฯ	11.40	สุรินทร์	20.00
10	145	เร็ว (ฟรี)	กรุงเทพ ฯ	15.20	อุบลราชธานี	03.35
11	139	เร็ว	กรุงเทพ ฯ	18.55	อุบลราชธานี	06.15
12	67	ด่วน	กรุงเทพ ฯ	20.30	อุบลราชธานี	07.25
13	73	ด่วนดีเซลราง	กรุงเทพ ฯ	21.50	ศรีขรภูมิ	05.50
14	141	เร็ว	กรุงเทพ ฯ	22.25	อุบลราชธานี	10.20
เที่ยวกลับ (เที่ยวลง)						
ลำดับ	เลขบวน	ประเภทขบวนรถ	สถานีต้นทาง	เวลาออก	สถานีปลายทาง	เวลาถึง
1	142	เร็ว	อุบลราชธานี	16.50	กรุงเทพ ฯ	04.25
2	74	ด่วนดีเซลราง	ศรีสะเกษ	19.05	กรุงเทพ ฯ	04.35
3	68	ด่วน	อุบลราชธานี	18.30	กรุงเทพ ฯ	05.50
4	140	เร็ว	อุบลราชธานี	19.30	กรุงเทพ ฯ	07.30
5	424	ท้องถิ่น (ฟรี)	ลำโรงทาน	05.55	นครราชสีมา	09.55
6	428	ท้องถิ่น (ฟรี)	อุบลราชธานี	06.18	นครราชสีมา	11.55
7	234	ธรรมดา (ฟรี)	สุรินทร์	05.10	กรุงเทพ ฯ	14.15
8	72	ด่วนดีเซลราง	ศรีขรภูมิ	07.20	กรุงเทพ ฯ	14.50
9	136	เร็ว	อุบลราชธานี	07.00	กรุงเทพ ฯ	18.40
10	426	ท้องถิ่น (ฟรี)	อุบลราชธานี	12.25	นครราชสีมา	18.15
11	422	ท้องถิ่น (ฟรี)	อุบลราชธานี	15.20	ลำชี	18.44
12	146	เร็ว (ฟรี)	อุบลราชธานี	08.45	กรุงเทพ ฯ	21.00
13	420	ท้องถิ่น (ฟรี)	อุบลราชธานี	18.45	ลำชี	21.30
14	22	ด่วนพิเศษ	อุบลราชธานี	14.50	กรุงเทพ ฯ	23.15

ตาราง 4.16 อัตราค่าโดยสารในปัจจุบัน (ใช้ได้ในเส้นทางสายหลักทุกสาย หน่วย: บาท)

ชั้นการโดยสาร	ก.ม. ที่ 1 - 100	ก.ม. ที่ 101 - 200	ก.ม. ที่ 201 - 300	ก.ม. ที่ 301 ขึ้นไป
ชั้น 1	ก.ม. ละ 0.932	ก.ม. ละ 0.853	ก.ม. ละ 0.785	ก.ม. ละ 0.739
ชั้น 2	ก.ม. ละ 0.488	ก.ม. ละ 0.420	ก.ม. ละ 0.375	ก.ม. ละ 0.336
ชั้น 3	ก.ม. ละ 0.215	ก.ม. ละ 0.180	ก.ม. ละ 0.160	ก.ม. ละ 0.145

ที่มา: คัดแปลงจาก กองโดยสารฝ่ายการเดินรถ. “สมุดคู่มือปฏิบัติงานเกี่ยวกับการโดยสาร.” (เอกสารอัดสำเนา, 2544), หน้า 5.

อัตราดังกล่าวแสดงเฉพาะค่าโดยสารเท่านั้น แต่สำหรับขบวนรถเร็ว รถด่วน และ รถด่วนพิเศษ จะต้องรวมค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ด้วย โดยหลักการคำนวณค่าโดยสารนี้จะคิดเป็นช่วง ระยะทางช่วงละ 5 กิโลเมตร (ถ้ามีเศษ 1 - 4 กิโลเมตรจะต้องคิดเป็น 5 กิโลเมตร) เช่น จากศรีสะเกษ ถึงบุรีรัมย์ ระยะทาง 139 กิโลเมตร อัตราค่าโดยสารชั้น 3 เวลาคำนวณต้องคิดระยะทาง 140 กิโลเมตร เป็นดังนี้

$$- 100 \text{ กิโลเมตรแรก} = 0.215 \times 100 = 21.5 \text{ บาท}$$

$$- \text{ระยะทางต่อมา } 101 - 140 \text{ กิโลเมตร} = 0.180 \times 40 = 7.2 \text{ บาท}$$

รวมเป็นเงิน 28.7 (ถ้าเศษเกิน 50 สตางค์จะปัดเศษขึ้น) ดังนั้นอัตราค่าโดยสารชั้น 3 จาก ศรีสะเกษ ถึงบุรีรัมย์ คือ 29 บาท

เมื่อคำนวณอัตราค่าโดยสารจากกรุงเทพ ฯ ถึงสถานีสำคัญในเส้นทางรถไฟสาย ตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างในปัจจุบัน (ตาราง 4.17) นอกจากนี้ผู้ศึกษาได้จำแนกอัตราค่าโดยสาร ช่วงสถานีสำคัญระหว่างสถานีนครราชสีมาถึงสถานีอุบลราชธานีแสดงระยะทาง และอัตราค่าโดยสารเฉพาะชั้น 2 และ 3 (ตาราง 4.18) โดยตัวอย่างการคิดอัตราค่าโดยสารเมื่อรวมกับอัตราค่า ธรรมเนียมจะแสดงเป็นตัวอย่างหลังหัวข้ออัตราค่าธรรมเนียมต่อไป

ในด้านจำนวนผู้โดยสาร ในปัจจุบันเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างมีจำนวน ผู้โดยสารประมาณ 10 ล้านคนต่อปี โดยเฉลี่ยตลอดปีมีจำนวนผู้โดยสารค่อนข้างสม่ำเสมอ ช่วง เดือนกุมภาพันธ์ ถึงเมษายน จะเป็นช่วงที่มีผู้โดยสารมากที่สุด ส่วนใหญ่จะใช้เป็นพาหนะในการ เดินทางเท่านั้น สำหรับช่วงเทศกาลปีใหม่และสงกรานต์จะเป็นช่วงที่มีผู้โดยสารหนาแน่นที่สุด ช่วง ที่มีสัดส่วนนักท่องเที่ยวมาก ได้แก่ ช่วงงานช้าง จังหวัดสุรินทร์ในเดือนพฤศจิกายน ช่วงงาน แห่เทียนพรรษา จังหวัดอุบลราชธานี ในช่วงเดือนกรกฎาคม เป็นต้น นอกจากนี้จำนวนขบวนรถ และความหนาแน่นของการโดยสาร พบว่า เส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างมีผู้โดยสาร จำนวนมากถ้าเทียบกับเส้นทางสายอื่น ส่งผลให้การรถไฟ ฯ ต้องเพิ่มจำนวนเที่ยวขบวนบ่อยครั้ง เช่น การเพิ่มขบวนรถเร็วในเส้นทางกรุงเทพ ฯ - อุบลราชธานี ในช่วงวันวิสาขบูชา วันแม่ เป็นต้น

ตาราง 4.17 อัตราค่าโดยสารจากกรุงเทพ ฯ ถึงสถานีสำคัญในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ
ตอนล่าง

สถานี	ระยะทาง (กิโลเมตร)	อัตราค่าโดยสาร		
		ชั้น 1	ชั้น 2	ชั้น 3
นครราชสีมา	264	230	115	50
จักราช	300	257	128	56
ลำปลายมาศ	346	294	145	63
บุรีรัมย์	376	316	155	67
กระสัง	399	331	162	70
สุรินทร์	420	346	169	73
ศีขรภูมิ	452	372	180	78
อุทุมพรพิสัย	494	401	194	84
ศรีสะเกษ	515	416	201	87
กันทรารมย์	542	438	211	91
อุบลราชธานี	575	460	221	95

ที่มา: การคำนวณจากตาราง 4.16

ตาราง 4.18 ระยะทางระหว่างสถานีและอัตราค่าโดยสารเฉพาะชั้น 2 และ 3 ระหว่างสถานีสำคัญ
ระหว่างสถานีนครราชสีมาถึงอุบลราชธานี (แสดงระยะทางในแนวนอน: กิโลเมตร
แสดงอัตราค่าโดยสารชั้น 2 และ 3 ในแนวตั้ง: บาท)

สถานี	นครราชสีมา	จักราช	หัวแถลง	ลำปลายมาศ	บุรีรัมย์	หัวราช	กระสัง	สุรินทร์	ศีขรภูมิ	อุทุมพรพิสัย	ศรีสะเกษ	กันทรารมย์	อุบลราชธานี
นครราชสีมา		36	62	82	112	122	135	156	188	230	251	278	311
จักราช	20, 9		26	46	76	86	99	120	152	194	215	242	275
หัวแถลง	32, 14	15, 6		20	50	60	73	94	126	168	189	216	249
ลำปลายมาศ	41, 18	24, 11	10, 4		30	40	53	74	106	148	169	196	229
บุรีรัมย์	55, 24	39, 17	24, 11	15, 7		10	23	44	76	118	139	166	199
หัวราช	59, 26	44, 19	29, 13	20, 9	5, 2		13	34	66	108	129	156	189
กระสัง	64, 28	49, 22	37, 16	27, 12	12, 5	7, 3		21	53	95	116	143	176
สุรินทร์	74, 32	57, 25	46, 20	37, 16	22, 10	17, 8	12, 5		32	74	95	122	155
ศีขรภูมิ	87, 38	72, 31	61, 27	53, 23	39, 17	34, 15	27, 12	17, 8		42	63	90	123
อุทุมพรพิสัย	102, 44	89, 39	78, 34	70, 31	57, 25	53, 23	46, 20	37, 16	22, 10		21	48	81
ศรีสะเกษ	111, 48	96, 42	87, 36	78, 34	66, 29	61, 27	57, 25	46, 20	32, 14	12, 5		27	60
กันทรารมย์	171, 52	108, 44	98, 43	91, 40	78, 34	74, 32	68, 30	59, 26	44, 19	24, 11	15, 6		33
อุบลราชธานี	133, 58	119, 52	110, 48	58, 44	91, 40	87, 38	82, 36	72, 31	59, 26	41, 18	29, 13	17, 8	

ที่มา: การคำนวณจากตาราง 4.16

3. ตัวโดยสาร และอัตราค่าธรรมเนียม

1) ตัวโดยสาร หลังจากที่มีการรถไฟ ฯ ได้ใช้ตัวหนาใบเล็กมาโดยตลอด จนกระทั่งเมื่อวันที่ 5 พฤษภาคม พ.ศ. 2535 การรถไฟ ฯ ได้ปรับเปลี่ยนรูปลักษณะของตัวใหม่ โดยออกตัวด้วยระบบคอมพิวเตอร์ แบบสมัยใหม่ โดยใช้ควบคู่กับตัวหนา เนื่องจากสถานีที่ไม่มีเครื่องคอมพิวเตอร์ ก็คงให้ใช้ตัวหนา จนกระทั่ง ทุกสถานีมีคอมพิวเตอร์ใช้ แล้วจึงค่อยยกเลิกการใช้ตัวหนา

การรถไฟ ฯ มีแผนกพิมพ์ตัวโดยสารและเอกสารการเงิน ที่ฝ่ายการเงินและการบัญชี โดยมีตัวหนาสีต่าง ๆ และมีหลายรูปแบบ เช่น ตัวสีฟ้า ตัวสีขาวทแยงมุมเขียว ตัวสีเหลือง ตัวสีเหลืองคาดส้มวงกลมขาว ตัวสีชมพู ตัวลดครึ่งราคาชั้นสาม และมีการลดราคาแบบลดขาดหรือลดไม่ขาด

“การลดขาด” หมายถึง ตัวที่การรถไฟ ฯ ลดให้โดยไม่ได้รับเงินชดเชยใด ๆ ได้แก่ พนักงานระดับสูงของการรถไฟ ฯ และเด็ก ส่วน “การลดไม่ขาด” หมายถึง ตัวที่การรถไฟ ฯ ได้รับเงินชดเชยจากรัฐบาล หรือหน่วยงานอื่น ๆ ที่มีการตกลงร่วมกับการรถไฟ ฯ

ตาราง 4.19 แสดงถึงความชัดเจนของตัวหนาที่การรถไฟ ฯ ใช้ร่วมกับตัวที่ออกโดยคอมพิวเตอร์ ใน พ.ศ. 2538 เป็นต้นมา หมายความว่าในสถานีใดที่ยังไม่มีคอมพิวเตอร์ก็ยังใช้ตัวหนาอยู่ แต่ในสถานีใดที่มีคอมพิวเตอร์แล้ว การโดยสารบางชั้นบางขบวนก็ยังใช้ตัวหนาร่วมด้วย ประเภทตัวที่ใช้ในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างแสดงไว้ดังตาราง 4.19 ต่อมาในปี พ.ศ. 2539 มีการใช้ตัวสีส้มคาดเหลือง ตัวสีชมพูคาดเหลือง ส่วนตัวที่ยกเลิกจะนำไปใช้เพื่อทยอยพิมพ์ตัวเชิงพาณิชย์ เพื่อความทันสมัย

เพื่อปรับปรุงภาพลักษณ์ขององค์กร และความสะดวกในการให้บริการ จึงได้มีการเริ่มโครงการขายตั๋วด้วยคอมพิวเตอร์ (Seat Ticketing and Reservation System: STARS ระยะที่ 1) เริ่มมีการขายตั้งแต่วันที่ 5 พฤษภาคม พ.ศ. 2535 โดยเริ่มให้บริการ 103 สถานี โดยมีคอมพิวเตอร์ใช้งาน 200 เครื่องประกอบด้วยสถานีที่เป็นแบบ Online จำนวน 39 สถานี ในจำนวนนี้เป็นของภาคอีสาน 16 เครื่อง ส่วนสถานีแบบ Offline 64 สถานี ในจำนวนนี้เป็นของภาคอีสาน 25 เครื่อง โดยบริษัทดิจิทัลอินฟอร์เมชัน (บริษัท C. D. G. System จำกัด) ได้ร่วมมือกับบริษัท Korea Computer Corporation (KCC) จากประเทศสาธารณรัฐเกาหลี ใช้เงินประมาณ 110 ล้านบาท โดยตัวที่พิมพ์ออกมาจะมีลักษณะเป็นกระดาษบาง ๆ มีสำเนาเพียงหนึ่งฉบับ มีลักษณะกว้าง 7.5 เซนติเมตร ยาว

13 เซนติเมตร

ตาราง 4.19 ตัวหนาตีต่าง ๆ ที่พิมพ์ใน ปี พ.ศ. 2538 เป็นต้นมา

สีของตัว	ประเภทและความหมาย
สีส้มคาดแดง	ตัวค่าธรรมเนียมรถเร็วชั้น 3 ราคาพิเศษ เต็มราคา รถธรรมดา
สีส้มคาดเหลือง	ตัวไปกลับ เต็มราคา
สีฟ้า	ตัวลดราคาขบวนเชิงพาณิชย์ (ขนส่งผู้โดยสาร)
สีชมพู	ตัวลดราคาสายใหม่, ตัวเที่ยวเดียวครึ่งราคาผู้มีสิทธิลดขาด มีเครื่องหมาย วงกลม/ครึ่งวงกลม ตัวราคาพิเศษ รถปรับอากาศ ลดขาด/ลดไม่ขาด วงกลม/ครึ่งวงกลม
สีชมพูคาดเหลือง	ตัวไปกลับครึ่งราคา ผู้มีสิทธิลดขาด ลดไม่ขาด มีเครื่องหมาย วงกลม/ครึ่งวงกลม
สีส้ม สายใหญ่	ตัวเที่ยวเดียวเต็มราคา และราคาพิเศษขบวนเมือง 10, 20, 30 บาท
สีขาวทแยงมุมเหลือง	ตัวสายใหญ่
สีขาวคาดเหลือง	ตัวสายใหญ่
สีขาวคาดแดง	ตัวสายใหญ่ (ค่าธรรมเนียมรถเร็ว)
สีเขียวอ่อน	ตัวสายใหญ่เชิงพาณิชย์ (ได้แก่ รถด่วน สายเหนือ ใต้ อีสาน)
สีขาวคาดส้ม	ตัวสายใหญ่ (ค่าธรรมเนียมรถเร็ว)
สีขาวคาดชมพู	ตัวค่าธรรมเนียม ปรับอากาศ
สีเขียวคาดแดง	ตัวค่าโดยสารรวมค่าธรรมเนียมรถเร็ว
สีเขียวคาดเหลือง	ตัวค่าโดยสารรวมค่าธรรมเนียมรถด่วน

ต่อมาได้มีปัญหา Y2K ในปี ค.ศ. 2000 จึงได้มีการปรับปรุงระบบให้ดีขึ้น และขยายขอบเขตของระบบให้มากขึ้น จึงเริ่มโครงการขายตั๋วด้วยคอมพิวเตอร์ระยะที่ 2 โดยบริษัทปริดาปราโมทย์อายุสัญญา 12 ปี เริ่มวันที่ 26 สิงหาคม พ.ศ. 2541 ใช้เงินประมาณ 803 ล้านบาท โดยเริ่มเปิดให้บริการและใช้งานเมื่อวันที่ 26 เมษายน พ.ศ. 2542 มีจำนวน 103 สถานี และวันที่ 21 พฤษภาคม พ.ศ. 2542 เพิ่มอีกจำนวน 343 สถานี รวมเปิดให้บริการทั้งสิ้นจำนวน 446 สถานี และมีคอมพิวเตอร์ จำนวน 799 เครื่อง สัญญาได้สิ้นสุดเมื่อวันที่ 25 สิงหาคม พ.ศ. 2553 ซึ่งปัจจุบันได้มีการต่อสัญญาแล้ว ส่วนตั๋วที่ออกมาจากโครงการนี้ มีลักษณะเป็นกระดาษบาง ๆ มีสำเนาหนึ่งฉบับเช่นกัน มีทั้งแบบสั้นใช้สำหรับเชิงสังคมโดยมีลักษณะกว้าง 63 เซนติเมตร ยาว 75 เซนติเมตร และแบบยาวเชิงพาณิชย์โดยมีลักษณะกว้าง 7.5 เซนติเมตร ยาว 20 เซนติเมตร

นอกจากนี้หากผู้โดยสารไม่ได้ซื้อตั๋วที่สถานีรถไฟ ก็สามารถซื้อบนขบวนรถได้ แต่ต้องเสียค่าธรรมเนียมเพิ่ม โดยพนักงานห้ามล้อ (ตัดตัว) จะออกตัวบาง หากเป็นขบวนรถวิ่งระยะสั้นและผู้โดยสารขึ้นที่ที่หยุดรถ ก็สามารถซื้อตั๋วบนขบวนรถได้ โดยไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมเพิ่ม เพราะที่หยุดรถไม่มีการจำหน่ายตั๋ว ตัวชนิดนี้เรียกว่า ตัวบางสำเร็จรูปหรือตัวฉีก เพราะมีการฉีกให้ครบจำนวนเงิน ที่ผู้โดยสารจ่ายตามระยะทาง นอกจากนี้ยังมีตัวประเภทตัวพิเศษ ได้แก่

1) ตั๋ว VIP Card หรือบัตรโดยสาร วิ.ไอ.พี ราคา 350 บาท ราคาเดียวทั้งเด็กและผู้ใหญ่ ลักษณะเป็นแผ่นพลาสติกบาง แบบบัตรเครดิต ใช้โดยสารเฉพาะชั้น 3 ทุกขบวนให้บริการสำหรับการเดินทางสำหรับรถขบวนเมืองไปกลับ ระหว่างสถานีกรุงเทพ/ธนบุรี กับสถานีเชิงรึก ตลิ่งชัน และหัวตะเข้ ใช้เดินทางภายใน 1 เดือน นับแต่วันเริ่มต้นการเดินทาง

2) ตั๋วเดือนสำหรับนักเรียนนักศึกษา หรือประชาชนทั่วไป มีทั้งเที่ยวเดียว และไปกลับ ตั๋วผ่านเขต ตั๋วหมู่คณะในการเช่าเหมาตู้เพื่อการโดยสาร

3) ตั๋ว Rail Pass เพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารชาวต่างประเทศ มี 2 สี คือ สีแดง แบบรวมค่าธรรมเนียม ผู้ใหญ่ ราคา 3,000 บาท เด็ก ราคา 1,500 บาท ส่วนสีน้ำเงินเป็นราคาที่ไม่รวมค่าธรรมเนียม คิดราคาผู้ใหญ่ 1,500 บาท เด็กเพียง 750 บาท ใช้เดินทางได้ทุกสายภายใน 20 วัน นับแต่วันเริ่มการเดินทาง โดยสารได้ไม่เกินชั้น 2 นั่งและนอนปรับอากาศ ซ้ายได้ เฉพาะตั๋วสีแดงแบบรวมค่าธรรมเนียม ส่วนสีน้ำเงินถ้าจะโดยสารชั้น 2 จะต้องเสียค่าธรรมเนียมเพิ่ม

4) ตั๋วในโอกาสพิเศษอื่น ๆ การรถไฟฯ ยังได้จัดพิมพ์ตั๋วแบบบัตรเครดิต หรือตั๋วแบบพลาสติก โดยมีรูปลักษณะแตกต่างกัน เช่น คราวที่ประเทศไทย เป็นเจ้าภาพจัดงานชุมนุมลูกเสือโลก ครั้งที่ 2 ที่หาดยาว ตำบลเสมสาร อำเภอศักดิ์ชัย จังหวัดชลบุรี ลูกเสือสามารถใช้ตั๋วชนิดนี้ หรือเมื่อวันที่ 6-20 ตุลาคม พ.ศ. 2541 ประเทศไทยเป็นเจ้าภาพในการจัดการแข่งขันกีฬาเอเชียนเกมส์ครั้งที่ 13 การรถไฟฯ จึงได้จัดทำตั๋วเฉพาะกิจขึ้นอีก

5) ตั๋ว Euro Train Explorer Pass หรือ ตั๋ว Usit World การรถไฟฯ ได้ตกลงกับบริษัท Euro Train International AG. จัดให้มีตั๋ว Euro Train Explorer Pass หรือ ชื่อตั๋รูปแบบใหม่ คือ ตั๋ว Usit World Ticket สำหรับจำหน่ายให้กับเยาวชน อาจารย์ และนักวิชาการชาวต่างประเทศ เพื่อใช้เดินทางโดยขบวนรถทุกประเภทได้ตลอดทางทุกสาย ราคา และอายุการใช้ตั๋ว ไม่รวมค่าธรรมเนียมต่าง ๆ (ตาราง 4.20)

ตาราง 4.20 ราคาของตั๋ว Euro Train Explorer Pass (หน่วย: เหรียญดอลลาร์สหรัฐ)

ชั้นที่ 2	ชั้นที่ 3	อายุการใช้งาน (วัน)
27	12	7
33	15	14
40	18	21

ข้อกำหนดบางประการเกี่ยวกับการใช้ตั๋วโดยสารในปัจจุบัน

1. การลดค่าโดยสารครึ่งราคา บุคคลที่การรถไฟฯ ลดค่าโดยสารไว้ในราคาร้อยละ 50 (ไม่รวมค่าธรรมเนียม) ได้แก่

- 1) เด็กที่สูงเกิน 100 เซนติเมตร แต่ไม่เกิน 150 เซนติเมตร
 - 2) พระภิกษุ สามเณรในศาสนาพุทธ หรือนักบุญในศาสนาอิสลามและคริสต์ (ตามระเบียบที่การรถไฟฯ กำหนดคุณสมบัติไว้)
 - 3) ทหารในเครื่องแบบและผู้ที่ได้รับเหรียญ สช. รชด. ชัยสมรภูมิ วน. เป็นต้น
 - 4) ผู้สูงอายุ (60 ปีขึ้นไป จะต้องแสดงบัตร) สัญชาติไทย ระหว่าง 1 มิถุนายน - 30 กันยายน ของทุกปี
 - 5) อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.) โดยลดค่าโดยสารเฉพาะชั้น 3 นั่งธรรมดา ให้ร้อยละ 20 ระหว่างวันที่ 1 มิถุนายน ถึง 30 กันยายน ของทุกปี
2. ตัวเดินทางหมุ่คณะ สามารถติดต่อซื้อตั๋วล่วงหน้าได้เกินกว่า 60 วัน แต่จะสำรองที่นั่งได้ไม่เกินร้อยละ 40 ของที่นั่ง แต่ละชนิดที่มีอยู่ในขบวนรถนั้น ๆ และไม่มีส่วนลดค่าโดยสารแต่อย่างใด สำหรับนักเรียนและนักศึกษาต้องมีหนังสือรับรองของหัวหน้าสถานศึกษาซึ่งระบุสถานต้นทาง ปลายทาง วันเดินทาง ไป - กลับ รวมทั้งต้องมีอาจารย์ควบคุมไปด้วยหนึ่งคนต่อนักเรียน หรือนักศึกษา 10 คน ซึ่งอาจารย์ที่ควบคุมไปนี้การรถไฟฯ จะคิดค่าโดยสารเท่ากับนักเรียน หรือนักศึกษา 1 คน โดยมีรายละเอียด ดังนี้
- เที่ยวเดียว ลดค่าโดยสารร้อยละ 25 สำหรับค่าธรรมเนียมคิดเต็มราคา
 - ไป - กลับ ลดให้เฉพาะค่าโดยสารชั้น 3 โดยคิดค่าโดยสารเพียงเที่ยวเดียว
3. ค่าธรรมเนียมซื้อตั๋วบนขบวนรถ เมื่อตรวจพบผู้โดยสารไปกับขบวนรถโดยไม่มีตั๋วโดยสารหรือเอกสารคุ้มครองการโดยสาร พนักงานบนขบวนรถจะเรียกเก็บค่าโดยสารในอัตราที่การรถไฟฯ กำหนดตามระยะทางที่เดินทาง และเรียกเก็บค่าธรรมเนียมซื้อตั๋วบนขบวนรถเพิ่มอีก ดังนี้
- ขบวนรถด่วนพิเศษ รถด่วน และรถเร็ว คนละ 250 บาท
 - ขบวนรถอื่น ๆ นอกเหนือขบวนรถข้างต้น คนละ 100 บาท
- *ข้อยกเว้น กรณีเรียกเก็บค่าโดยสารเพียงอย่างเดียวไม่ต้องเรียกเก็บค่าธรรมเนียมซื้อตั๋วบนขบวนรถ ได้แก่
- ผู้โดยสารที่อยู่ในเกณฑ์เด็ก
 - นักเรียนในเครื่องแบบไม่เกินชั้นมัธยมศึกษา
 - ผู้โดยสารที่ขึ้นโดยสารจากที่หยุดรถหรือป้ายหยุดรถที่ไม่มีเจ้าหน้าที่ หรือตัวแทนฯ เปิดจำหน่ายตั๋ว
 - สถานีซึ่งมีการแจ้งเหตุขัดข้องเกี่ยวกับการจำหน่ายตั๋ว

4. การเปลี่ยนแปลงและการเลื่อนชั้นการเดินทาง

การเปลี่ยนแปลงการเดินทาง ตัวทุกชนิดทุกประเภท (ยกเว้นตั๋วเดือน ซึ่งไม่อนุญาตให้เปลี่ยนแปลงการเดินทาง และไม่คืนเงินค่าโดยสาร) ที่ผู้โดยสารซื้อไว้ จะเปลี่ยนแปลงการเดินทางได้ไม่เกิน 1 ครั้ง ดังนี้

- เฉพาะการเปลี่ยนแปลงวันเดินทางสามารถเลื่อนออกไปได้ไม่เกิน 60 วันนับถัดจากวันที่ระบุไว้ในตั๋ว และไม่เกินระยะเวลาที่เปิดจำหน่ายตั๋วล่วงหน้า
- ตั๋วไปกลับ เปลี่ยนแปลงการเดินทางเที่ยวไปได้ 1 ครั้ง และเที่ยวกลับ 1 ครั้ง
- การเปลี่ยนแปลงการเดินทาง ให้ถือเอาวัน เวลาขบวนรถออกและสถานีต้นทางที่ระบุในตั๋วเป็นเกณฑ์และต้องนำตั๋วมาแจ้งต่อเจ้าหน้าที่ ก่อนขบวนรถออกไม่น้อยกว่า 1 ชั่วโมง หากเลยเวลาดังกล่าวข้างต้นจะไม่รับเปลี่ยนแปลง ไม่คืนค่าตั๋วโดยสาร และไม่รับคำร้อง
- การร่นการเดินทางให้ร่นเข้ามาได้โดยไม่จำกัดวัน
- การขอเลื่อนชั้นโดยสารสูงกว่าตั๋วฉบับเดิม สามารถเลื่อนที่สถานีต้นทางหรือปลายทางใด ๆ ให้มีระยะทางไกลกว่าตั๋วฉบับเดิมได้ โดยชำระค่าโดยสารในส่วนที่แตกต่างกันระหว่างชั้นโดยสารเดิมให้ครบ
- ค่าธรรมเนียมเปลี่ยนแปลงการเดินทาง คิดตามหลักเกณฑ์ ดังนี้
 - (ก) ตัวทุกชั้น รถนั่งธรรมดาคนละ 20 บาท
 - (ข) ตัวทุกชั้น รถปรับอากาศ หรือ รถนอน คนละ 50 บาท

*ข้อยกเว้น ไม่เก็บค่าธรรมเนียมเปลี่ยนแปลงการเดินทาง ตัวรถนั่งธรรมดาทุกชั้น เฉพาะขบวนรถโดยสารธรรมดา และรถรวม เปลี่ยนแปลงเฉพาะขบวนรถซึ่งเดินทางในวันเดียวกันกับที่ระบุในตั๋ว

5. การคืนเงินค่าตั๋ว

ผู้โดยสารที่ซื้อตั๋วไว้แล้วไม่สามารถใช้ตั๋วโดยสารฉบับนั้นได้ เพราะเหตุใด ๆ ก็ตาม มีสิทธิขอคืนเงินค่าตั๋วโดยสารและค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ได้ โดยนำตั๋วโดยสารไปแจ้งความจำนงค์ต่อเจ้าหน้าที่ที่หมวดตั๋วล่วงหน้า หรือสถานีรถไฟทั่วประเทศ หรือตัวแทนที่เปิดจำหน่ายตั๋วล่วงหน้าทุกแห่ง เมื่อเจ้าหน้าที่ตรวจสอบความถูกต้องแล้ว ถ้าเป็นตั๋วที่ซื้อเงินสดจะคืนเงินทันที โดยจะต้องเสียค่าธรรมเนียมคืนเงินตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ และขั้นต่ำไม่น้อยกว่า 20 บาท ต่อตัว 1 ฉบับ โดยคิดเป็นรายบุคคล

หลักเกณฑ์การคิดค่าธรรมเนียมคืนเงิน ให้ถือเอาวัน เวลาขบวนรถออก และสถานีต้นทางที่ระบุในตั๋วเป็นเกณฑ์ โดยคิดค่าธรรมเนียมเป็นร้อยละของราคาตั๋วเป็นรายบุคคล ดังนี้

(ก) ตัวรายบุคคล ตัวร่วม และตัวพิเศษตามใบแลกเปลี่ยนขนส่งของหน่วยงานต่าง ๆ การขอกู้ก่อนวันเดินทางที่ระบุไว้ในตั๋วโดยสาร 3 วันขึ้นไป (ไม่นับวันขบวนรถออกเดินทางตามตั๋ว) หักร้อยละ 20 ของราคาตั๋วโดยสาร ถ้าขอกู้น้อยกว่า 3 วันจนถึงก่อนขบวนรถออกไม่น้อยกว่า 1 ชั่วโมงหักร้อยละ 50 ของราคาตั๋วโดยสาร

(ข) ตัวหมู่คณะทุกชั้นทุกประเภท ยกเว้นตัวหมู่คณะไป - กลับนักเรียน ถ้าขึ้นก่อนวันเดินทาง 3 วันขึ้นไป (ไม่นับวันขบวนรถออกเดินทางตามตั๋ว) หักร้อยละ 60 ของราคาตั๋วโดยสาร

*หากพ้นกำหนดนี้ไม่คืนเงินค่าตั๋วให้และไม่รับคำร้อง

(ค) ตัวหมู่คณะไป-กลับ ลดราคาประเภทนักเรียน (รวมทั้งนิสิต นักศึกษา) ที่คิดค่าโดยสารเพียงเที่ยวเดียว ถ้ามีการใช้เที่ยวใดเที่ยวหนึ่งแล้วเที่ยวที่ยังไม่ได้ใช้จะไม่คืนค่าโดยสารให้ (คืนเฉพาะค่าธรรมเนียม ถ้ามี) หากเป็นตั๋วลดราคาเที่ยวเดียวให้คิดเช่นเดียวกับตัวหมู่คณะในข้อ (ข)

(ง) ตัวนำเที่ยว จำหน่ายแล้วไม่รับคืนค่าตั๋วโดยสาร

6. การคืนเงินเต็มราคาได้ ต้องเนื่องมาจากขบวนรถที่จะเดินทางตามตั๋วล่าช้ากว่ากำหนดเวลาที่ได้ประกาศไว้ในตารางการเดินรถเกินกว่า 30 นาที หรือเหตุซึ่งไม่ใช่เป็นความบกพร่องของผู้โดยสารเอง หรือด้วยสาเหตุเพราะไม่มีที่นั่งตามชั้นในตัว หรือเพราะผู้โดยสารหนาแน่นขึ้นใช้การโดยสารไม่ได้ หรืออันเกิดมาจากความบกพร่องของการรถไฟ ฯ โดยท่านผู้โดยสารยังไม่ได้ใช้การโดยสารใด ๆ ท่านผู้โดยสารมีสิทธิขอคืนเงินค่าโดยสาร และค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ได้ทั้งหมด หรือขอเลื่อนขบวนรถที่จะเดินทางได้ โดยไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียม

7. การคืนเงินค่าธรรมเนียมปรับอากาศ หากรถไฟโดยสารที่ผู้โดยสารใช้การโดยสารเครื่องปรับอากาศชำรุดระหว่างทาง สามารถขอคืนเงินเฉพาะค่าธรรมเนียมปรับอากาศให้เต็มราคา

8. การยื่นคำร้อง ขอคืนเงินค่าตั๋วโดยสาร สามารถยื่นได้ที่สถานีหรือที่จำหน่ายตั๋วล่วงหน้าแห่งใดก็ได้ตามความประสงค์ของผู้ยื่นคำร้องและต้องมาติดต่อบริษัทภายใน 1 ปี นับตั้งแต่วันที่ได้ส่งจ่ายเงินเป็นต้นไป โดยให้ใช้คำร้องตามแบบฟอร์มของการรถไฟ ฯ โดยกรอกรายละเอียดพร้อมแสดงเหตุการณ์ที่ไม่ได้ใช้ตั๋วอย่างชัดเจน และหากมีหลักฐานอ้างอิงก็ให้แนบติดมาด้วย

2) อัตราค่าธรรมเนียม ตั้งแต่อดีตไม่ค่อยมีการเปลี่ยนแปลงส่วนใหญ่มักจะเปลี่ยนแปลงค่าโดยสาร ต่อมาในช่วงหลัง พ.ศ. 2540 เป็นต้นมา อัตราค่าธรรมเนียมได้เปลี่ยนแปลงหลายครั้งเพื่อปรับให้เหมาะสมกับราคาน้ำมันที่ไม่คงที่ และการขึ้นค่าโดยสารทำได้ยาก เนื่องจากต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐบาล การรถไฟ ฯ จึงใช้วิธีการขึ้นอัตราค่าธรรมเนียมแทน โดยตั้งแต่ พ.ศ. 2552 - ปัจจุบัน อัตราค่าธรรมเนียมการโดยสารต่าง ๆ เป็นดังต่อไปนี้ (ตาราง 4.21 - 4.23)

ตาราง 4.21 อัตราค่าธรรมเนียมขบวนรถ

ประเภทขบวนรถ	ค่าธรรมเนียม (บาท)	
รถด่วนพิเศษ (Special Express) เฉพาะขบวน 1/2, 13/14, 35/36, 37/38	190	
รถด่วนพิเศษ (Special Express)	170	
รถด่วน (Express)	150	
รถเร็ว (Rapid)	1 - 50 กิโลเมตร	20
	51 - 150 กิโลเมตร	30
	151 - 300 กิโลเมตร	50
	301 กิโลเมตร ขึ้นไป	110

ตาราง 4.22 อัตราค่าธรรมเนียมปรับอากาศ

ระยะการเดินทาง	รถนั่งชั้นที่ 3	รถนั่งชั้นที่ 2	รถนั่งชั้นที่ 2 มีบริการอาหาร	รถนั่งและนอน ชั้นที่ 1, ชั้นที่ 2
1 - 300 กิโลเมตร	60	60	110	130
301 - 500 กิโลเมตร	70	70	120	150
500 กิโลเมตร ขึ้นไป	100	110	160	170

(ยกเว้นขบวนรถที่กำหนดให้ใช้ค่าโดยสารอัตราพิเศษ)

ตาราง 4.23 ค่าธรรมเนียมรถนั่งและนอน

ประเภทรถโดยสาร	ค่าธรรมเนียม
ชั้นที่ 2 ชนิดมีที่นั่งและนอน 26, 28 และ 32 ที่	เตียงบน คนละ 100 บาท เตียงล่าง คนละ 150 บาท
ชั้นที่ 2 ชนิดมีที่นั่งและนอน 36 และ 40 ที่ (รุ่นเก่า)	เตียงบน คนละ 130 บาท เตียงล่าง คนละ 200 บาท
ชั้นที่ 2 ชนิดมีที่นั่งและนอน 36 ที่ (รุ่นดัดแปลง)	เตียงบน คนละ 150 บาท เตียงล่าง คนละ 220 บาท
ชั้นที่ 2 ชนิดมีที่นั่งและนอน 40 ที่ (แคว) รุ่นใหม่	เตียงบน คนละ 150 บาท เตียงล่าง คนละ 240 บาท
ชั้นที่ 2 ชนิดมีที่นั่งและนอน 30, 32, 34 ที่ (JR-West)	เตียงบน คนละ 150 บาท เตียงล่าง คนละ 240 บาท
ชั้นที่ 1 ชนิดมีที่นั่งและนอน 24 ที่	เตียงบน คนละ 300 บาท เตียงล่าง คนละ 500 บาท
ค่าธรรมเนียมพิเศษเฉพาะผู้โดยสารที่ประสงค์ใช้ห้อง เตียงคู่เดินทางคนเดียวในรถนั่งและนอน	ค่าธรรมเนียมห้องละ 1,000 บาท

ตัวอย่างการคิดอัตราค่าโดยสารรวมค่าธรรมเนียม เช่น จากนครราชสีมา - อุบลราชธานี ระยะทาง 311 กิโลเมตร รถด่วนพิเศษขบวนที่ 21 ชั้น 2 นั่งปรับอากาศ เป็นดังนี้ ค่าโดยสารชั้น 2 = 133 บาท ค่าธรรมเนียมรถด่วนพิเศษ = 170 บาท ค่าธรรมเนียมปรับอากาศ และมีอาหารบริการ = 120 บาท รวมค่าโดยสาร 423 บาท

4.3.2 การขนส่งสินค้า

ในยุคปัจจุบัน การขนส่งสินค้าทางรถไฟสามารถขนส่งได้ครั้งละจำนวนมาก ค่าใช้จ่ายต่อหน่วยต่ำ ก่อให้เกิดมลภาวะน้อยกว่าทางถนน ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายภาครัฐในการประหยัดพลังงาน สินค้าที่ยังขนส่งทางรถไฟ ส่วนมากเป็นสินค้ามูลค่าน้ำหนักมาก เช่น ปูนซีเมนต์ เป็นต้น โดยรูปแบบของรถสินค้าที่ใช้มีหลายประเภท เช่น รถไฟตู้บรรทุกสินค้าทั่วไป รถไฟบรรทุกน้ำมัน เป็นต้น นอกจากนี้ การขนส่งทางรถไฟสามารถใช้ตู้คอนเทนเนอร์ได้ จึงเหมาะกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยการขนส่งระยะทางไกลจะใช้รถไฟ และการขนส่งทางรถบรรทุกเชื่อมระหว่างจุดต้นทางกับสถานีต้นทาง และสถานีปลายทางกับจุดปลายทาง อย่างไรก็ตามการขนส่งทางรถไฟมักไม่มีความต่อเนื่องและไม่ตรงเวลาเนื่องจากต้องมีการเปลี่ยนรถ ณ สถานีรถไฟ และขบวนรถไฟมีจำกัด ไม่เพียงพอต่อความต้องการ

สำหรับรถสินค้าที่สำคัญมี 4 ประเภท คือ โบกี้รถตู้ใหญ่ (บตญ.) ใช้บรรทุกสินค้าทั่วไป รถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า (บทด.) ใช้บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ รถบรรทุกปูนซีเมนต์เตล่งธรรมดา (บขท.) ใช้บรรทุกปูนซีเมนต์ และรถโบกี้บรรทุกน้ำมันชั้น (บทค.) ในปี พ.ศ. 2547 มีรถโบกี้รถตู้สินค้าที่ใช้การได้ 576 คัน ซึ่งมีน้ำหนักรถเปล่า 12,000 ตัน และน้ำหนักสินค้าที่บรรทุกได้ 38 หรือ 42 ตัน ขึ้นอยู่กับคุณลักษณะของรถ

การคิดค่าธรรมเนียม การคิดอัตราค่าระวางในปัจจุบัน มีหลักการเบื้องต้นดังนี้

1. อัตราค่าระวางแบบหีบห่อทั่วไป โดยค่าระวาง = อัตราค่าระวางถ้วน (ตามแต่ละระยะทาง) + ค่าธรรมเนียมร้อยละ 20 ของอัตราค่าระวางถ้วน (ขั้นต่ำ 20 บาท) โดยสินค้าทั่วไป คิดอัตราค่าระวางถ้วน ขั้นต่ำไม่น้อยกว่า 50 บาทนอกจากนี้สินค้าเครื่องไฟฟ้า โลหะ พลาสติก เพอร์นิเจอร์ เครื่องเล่นต่าง ๆ คิดอัตราค่าระวางถ้วน ขั้นต่ำไม่น้อยกว่า 80 บาท การส่งรถจักรยานยนต์ให้ส่งโดยวิธีใส่ตู้สัมภาระ จะส่งแบบห่อวัตถุถ้วนไม่ได้

2. ขนาดของห่อวัตถุ เครื่องล้อเลื่อน และสัตว์มีชีวิต ขนาดไม่เล็กกว่า 20 x 14 x 6 เซนติเมตร หรือกินเนื้อที่ในทางราบไม่น้อยกว่า 280 ตารางเซนติเมตร และสูงไม่น้อยกว่า 6 เซนติเมตร และขนาดไม่เกิน 2.5 x 1 x 0.8 เมตร หรือกินเนื้อที่ในทางราบไม่น้อยกว่า 2 ตารางเมตร และสูงไม่เกินกว่า 1 เมตร หากมีขนาดไม่เกินที่กำหนดแต่น้ำหนักเกิน 200 กิโลกรัม แต่ไม่เกิน 1,000 กิโลกรัม จะต้องส่งไปกับขบวนรถสินค้า และถ้าน้ำหนักเกินกว่า 1,000 กิโลกรัม จะต้องจัดส่งเป็นประเภทเหมาคัน

3. อัตราค่าระวางสินค้าประเภทเหมาหลัง ซึ่งมักจะขนส่งเป็นรถสินค้าทั้งขบวน ขึ้นอยู่กับสินค้าที่ขนส่ง ในปัจจุบันเหลือสินค้าหลัก ๆ ที่ยังขนส่งอยู่ไม่กี่ชนิด อัตราค่าระวางต่าง ๆ แสดงดังตาราง 4.24 - 4.26

ตาราง 4.24 อัตราค่าระวางสินค้าเหมาหลัง (หน่วย บาท: ตัน)

ระยะทาง (กิโลเมตร)	ประเภท 3	ประเภท 4
50	45.70	39.70
100	91.30	79.40
150	137.00	119.10
200	182.60	158.80
300	260.30	226.40
500	406.90	354.50
700	544.70	475.50
1,000	751.40	657.00
1,300	958.10	838.50

ที่มา: คัดแปลงจาก การรถไฟแห่งประเทศไทย. อัตราค่าระวางสินค้าเหมาหลัง หอวัตถุ
หนังสือพิมพ์ (กรุงเทพ ฯ: การรถไฟแห่งประเทศไทย, มปป).

ตาราง 4.25 อัตราค่าระวางตู้สินค้า คอนเทนเนอร์ (หน่วย บาท: ตู้คอนเทนเนอร์ 1 เทีย)

ระยะทาง (กิโลเมตร)	คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต		คอนเทนเนอร์ขนาดเกิน 20 ฟุต	
	เปล่า	บรรจุ	เปล่า	บรรจุ
001 - 100	1,000	1,500	1,400	2,100
101 - 200	1,900	2,850	2,660	3,990
201 - 300	2,700	4,050	3,780	5,670
301 - 400	3,420	5,130	4,788	7,182
401 - 500	4,070	6,105	5,698	8,547
501 - 600	4,720	7,080	6,608	9,912
601 - 700	5,370	8,055	7,518	11,277
701 - 800	6,020	9,030	8,428	12,642
801 - 900	6,670	10,005	9,338	14,007
901 - 1,000	7,320	10,980	10,248	15,372
1,001 - 1,100	7,970	11,955	11,158	16,737
1,101 - 1,200	8,620	12,930	12,068	18,102
1,201 - 1,300	9,270	13,905	12,978	19,467

ที่มา: คัดแปลงจาก การรถไฟแห่งประเทศไทย. อัตราค่าระวางสินค้าเหมาหลัง หอวัตถุ
หนังสือพิมพ์ (กรุงเทพ ฯ: การรถไฟแห่งประเทศไทย, มปป).

ตาราง 4.26 อัตราค่าระวางน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันเตา และก๊าซแอลพีจี (หน่วย บาท: 1 กิโลลิตร)

ระยะทาง(กิโลเมตร)	น้ำมันเชื้อเพลิง	น้ำมันเตา	ก๊าซแอลพีจี
50	42.50	n56.60	39.60
100	84.90	113.10	79.20
150	127.40	169.70	118.80
200	169.80	226.20	158.40
300	245.90	327.60	229.40
400	322.00	429.00	300.40
500	389.30	518.70	363.20
600	456.60	608.40	426.00
700	523.90	698.10	488.80
800	591.20	787.80	551.60
900	658.50	877.50	614.40

ที่มา: คัดแปลงจาก การรถไฟแห่งประเทศไทย. อัตราค่าระวางสินค้ามหาคลัง หอสมุดหนังสือพิมพ์ (กรุงเทพ ฯ: การรถไฟแห่งประเทศไทย, มปป).

จุดเชื่อมต่อระหว่างการขนส่งสินค้าทางรถไฟกับการขนส่งรูปแบบอื่น มีจุดเชื่อมต่อที่สถานีรถไฟต่าง ๆ จุดสำคัญที่เป็นศูนย์รวมและกระจายสินค้า ได้แก่ สถานีกุดจิก (จังหวัดนครราชสีมา) และสถานีอุบลราชธานี นับเป็นการส่งเสริมในลักษณะที่ใช้การขนส่งทางถนนเชื่อมต่อและใช้รถไฟเป็นหลักในการขนส่งระยะไกล โดยศักยภาพการขนส่งสินค้าทางรถไฟในปัจจุบัน การรถไฟฯ ให้บริการขบวนรถโดยสาร 218 ขบวนต่อวัน และขบวนรถสินค้า 204 ขบวนต่อวัน (ตาราง 4.27) ซึ่งพบว่าในปีงบประมาณ พ.ศ. 2547 จำนวนขบวนรถสินค้าประเภทตู้สินค้าเพิ่มขึ้น 10 ขบวนต่อวัน จากปีงบประมาณ พ.ศ. 2546 เนื่อง จากการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้าด้วยตู้สินค้ามากขึ้น และการตอบสนองที่ดีของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางรถไฟ โดยในจำนวนนี้ประมาณร้อยละ 20 ขนส่งเข้ามาในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง

ข้อมูลสถิติการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าในปี พ.ศ. 2543 - 2547 พบว่า จำนวนผู้โดยสารลดลงเฉลี่ยร้อยละ 4 ต่อปี แต่ปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 9.5 ต่อปี (ตาราง 4.28)

เมื่อทำการวิเคราะห์เป็นรายสินค้า พบว่า สินค้าที่ขนส่งในปริมาณมาก ได้แก่ น้ำมันและผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ได้แก่ น้ำมันและแก๊ส สินค้าที่ขนส่งในปริมาณมากในกลุ่มสินค้าปูนซีเมนต์ หิน และทราย ได้แก่ ปูนซีเมนต์ผง หินและปูนซีเมนต์ถุง สินค้าที่ขนส่งในปริมาณมากในกลุ่มสินค้าอื่น ๆ ได้แก่ แร่ยิปซัม ข้าวสาร แป้ง ยางพารา และเส้นไหม ถั่วเขียว วนเส้น (แห้ง)

ตาราง 4.27 ตารางการเดินรถโดยสารและรถสินค้าของการรถไฟแห่งประเทศไทย (หน่วย: ขบวน/วัน)

ประเภทขบวนรถ	ตะวันออก เฉียงเหนือ		เหนือ		ใต้		ตะวันออก		รวม	
	2546	2547	2546	2547	2546	2547	2546	2547	2546	2547
ขบวนรถโดยสาร										
รถด่วนพิเศษ	2	2	12	10	10	10	0	0	24	22
รถด่วน	12	12	0	2	4	4	0	0	16	18
รถเร็ว	10	10	8	12	10	12	0	0	28	34
รถธรรมดา	8	8	12	8	14	10	10	10	44	36
รถท้องถิ่น	24	24	7	7	18	18	0	0	49	47
รถพิเศษขบวนเมืองเดินประจำ	0	0	0	0	2	2	6	4	8	6
รถพิเศษขบวนเมืองเดินทำงาน	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
รถขบวนเมืองเดินประจำ	0	0	1	1	4	4	6	6	11	11
รถขบวนเมืองเดินทำงาน	4	4	12	10	0	0	15	6	31	20
รถขบวนเมืองเดินวันหยุด	2	2	2	2	0	0	0	1	4	5
รถขบวนเมืองเดินวันหยุดก่อนวันทำงาน 1 วัน	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1
รถขบวนเมืองเดินทำงานก่อนวันหยุด 1 วัน	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1
รถรวม	0	0	0	0	2	2	2	2	4	4
รถนำเที่ยวเดินวันหยุด	8	8	0	0	4	4	0	0	12	12
รวม	70	70	57	52	68	64	41	32	233	218
ขบวนรถสินค้า										
สินค้าทั่วไป	6	6	2	2	14	14	10	12	32	34
ก๊าซ	4	4	4	4	0	0	8	8	16	16
คอนเทนเนอร์	0	6	0	0	10	10	32	38	42	54
น้ำมันดิบ	4	6	8	10	0	0	4	6	16	22
น้ำมันใส	10	10	10	10	0	0	12	12	32	32
ปูนซีเมนต์	34	26	8	6	4	4	4	4	50	40
ชิปซัม	0	0	0	0	4	4	0	0	4	4
รถงาน	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
รถรวม	0	0	0	0	0	0	2	2	2	2
รวม	58	58	32	32	32	32	72	82	194	204

ที่มา: ประมวลผลโดยใช้ข้อมูลของการรถไฟแห่งประเทศไทย

ตาราง 4.28 สถิติการขนส่งทางรถไฟภายในประเทศ ปี พ.ศ. 2543 - 2547

ปี พ.ศ.	2543	2544	2545	2546	2547
จำนวนผู้โดยสาร (พันคน)	53,973	52,081	51,009	48,607	45,942
ปริมาณสินค้า (พันตัน)	9,171	8,776	8,889	10,521	12,883

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย. “สถิติผู้โดยสารของการรถไฟแห่งประเทศไทย.”
(เอกสารอัดสำเนา, มปป).

การขนส่งสินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์ในสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง เช่น เส้นทางชุมทางจิระ (นครราชสีมา) - ท่าเรือกรุงเทพ มีปริมาณการขนส่ง 22,559 ตัน

การขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ในสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง คือ อุบลราชธานี สุรินทร์ ชุมทางถนนจิระ โนนพยอม ท่าเรือกรุงเทพ ICD ลาดกระบัง และท่าเรือแหลมฉบัง โดยมากจะเป็นการขนส่งสินค้าประเภทน้ำมัน น้ำมันที่ขนส่ง ได้แก่ น้ำมันเบนซิน น้ำมันดีเซล น้ำมันดิบ น้ำมันก๊าด และน้ำมันหล่อลื่น ประเภทน้ำมันที่ขนส่งในปริมาณมาก ได้แก่ น้ำมันดิบ น้ำมันดีเซล และน้ำมันเบนซิน ตามลำดับ

การขนส่งสินค้าประเภทปูนซีเมนต์ผงในปี พ.ศ. 2547 ซึ่งมีจุดศูนย์กลางในการรับ - ส่ง อยู่ที่สถานีหินลับ (จังหวัดนครราชสีมา) และขนส่งไปยังสถานีอื่น ๆ โดยปริมาณการขนส่งทั้งหมด แสดงในตาราง 4.29

ตาราง 4.29 ปริมาณการขนส่งปูนซีเมนต์ผง ในสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างปี พ.ศ.2547

เส้นทาง	ปริมาณการขนส่ง (ตัน)
หินลับ(นครราชสีมา) - พหลโยธิน	320,779
หินลับ(นครราชสีมา) - บึงพระ (พิษณุโลก)	24,211
หินลับ(นครราชสีมา) - หนองขอนแก่น (อุดรธานี)	104,281
หินลับ(นครราชสีมา) - ลำซี้ (สุรินทร์)	35,934
หินลับ(นครราชสีมา) - ห้วยขยุง (อุบลราชธานี)	50,766
หินลับ(นครราชสีมา) - เปรง (ยะเยิงเทรา)	375,951
หินลับ(นครราชสีมา) - นาสาร (สุราษฎร์ธานี)	114,238
หินลับ(นครราชสีมา) - คอนเนียง (สงขลา)	50,103

ที่มา: ประมวลผลโดยใช้ข้อมูลของการรถไฟแห่งประเทศไทย

สินค้าประเภทปูนซีเมนต์ผง ในปี พ.ศ. 2547 มีปริมาณการขนส่งทั่วประเทศเท่ากับ 179,638 ตัน ในจำนวนนี้ 88,238 ตัน ขนส่งในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง (ตาราง 4.30) และในปี พ.ศ. 2548 มีเส้นทางขนส่งที่สำคัญเพิ่มขึ้นอีก 3 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางบ้านช่องใต้ (สระบุรี) ไปอุบลราชธานี เส้นทางมาบกะเบา (นครราชสีมา) ไปอุบลราชธานี และเส้นทางหินลับ (นครราชสีมา) ไปหนองขอนแก่น (อุดรธานี)

สินค้าประเภทข้าวสาร ในปี พ.ศ. 2547 มีปริมาณขนส่งทั่วประเทศทั้งหมด 48,696 ตัน การขนส่งค่อนข้างกระจายกระจายไม่สามารถระบุได้ว่าเส้นทางใดเป็นเส้นทางหลัก โดยข้อมูลปี พ.ศ. 2548 เส้นทางขนส่งที่สำคัญในสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ได้แก่ เส้นทางจากสุรินทร์ - สุราษฎร์ธานี ซึ่งมีปริมาณการขนส่งโดยเฉลี่ยประมาณ 1,484 ตันต่อเดือน

ตาราง 4.30 ปริมาณการขนส่งปูนซีเมนต์ลงในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างปี พ.ศ.2547

เส้นทาง	ปริมาณการขนส่ง (ตัน)
บ้านช่องไค้ (สระบุรี) - อุบลราชธานี	30,542
มาบะเบ (นครราชสีมา) - อุบลราชธานี	41,376
หินลับ (นครราชสีมา) - พหลโยธิน	16,320
รวม	88,238

ที่มา: ประมวลผลโดยใช้ข้อมูลของการรถไฟแห่งประเทศไทย

สินค้าประเภทน้ำตาลในปี พ.ศ. 2547 มีปริมาณขนส่งทั้งประเทศทั้งหมด 3,318 ตัน เส้นทางขนส่งที่สำคัญในสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง คือ เส้นทางบุรีรัมย์ไปท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งมีปริมาณการขนส่งโดยเฉลี่ย 2,271 ตันต่อเดือน

จากสถิติการเดินรถสินค้า ของการรถไฟ ฯ ตั้งแต่เดือนตุลาคม พ.ศ. 2547 ถึงเดือนมีนาคม พ.ศ. 2548 ในสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง พบว่า ความล่าช้าในการเดินทางของขบวนรถสินค้ามีค่าเฉลี่ยประมาณตั้งแต่ 1 - 8 ชั่วโมงต่อขบวน

นอกจากนี้ สิ่งหนึ่งที่สามารถใช้ประเมินคุณภาพการให้บริการ คือ อุบัติเหตุด้านการเดินรถไฟสินค้า โดยสถิติการเดินรถในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ในช่วงปี พ.ศ. 2547 - 2548 พบว่า อุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยมาก โดยเฉลี่ยประมาณ 70 ครั้งต่อเดือน ช่วงที่เกิดอุบัติเหตุบ่อย คือช่วงจังหวัดศรีสะเกษ เนื่องจากเป็นทุ่งนาโล่ง และมีทางข้ามที่ไม่มีเครื่องกั้นหลายจุด ลักษณะของอุบัติเหตุ เช่น ขบวนรถชนยานพาหนะอื่น ขบวนรถชนสัตว์ เป็นต้น อุบัติเหตุที่มีคนเสียชีวิตมากที่สุดคือ ขบวนรถชนยานพาหนะอื่น สาเหตุหลักของอุบัติเหตุเหล่านี้ คือ อุปสรรคป้องกันระหว่างจุดตัดถนนกับทางรถไฟมีน้อยมาก และในระหว่างเส้นทางไม่มีอุปสรรคป้องกันระหว่างทางรถไฟกับพื้นที่รอบข้าง และความประมาท

4.3.3 ประเภท และจำนวนบุคลากร

ปัจจุบัน การรถไฟ ฯ ยังบริหารเป็นรัฐวิสาหกิจ จริง ๆ แล้วก็ไม่ต่างจากเอกชนที่ใช้ชื่อรัฐวิสาหกิจ ซึ่งโครงสร้างองค์กรรถไฟในปัจจุบัน แบ่งเป็นฝ่ายสำนักงาน ตามลักษณะของงานประกอบด้วย 13 ฝ่าย 6 สำนักงาน 1 ผู้ว่าการ 5 รองผู้ว่าการ 3 ผู้ช่วยผู้ว่าการ 1 ผู้อำนวยการฝ่ายประจำการรถไฟ ฯ และ 2 ผู้ตรวจการรถไฟ ฯ

การรถไฟ ฯ แบ่งออกเป็นฝ่ายละสำนักงานดังนี้

- ฝ่ายการเดินรถ หน้าที่หลักคือดูแลและเรื่องการเดินทาง เช่น พนักงานที่ประจำ ณ สถานีรถไฟต่าง ๆ พนักงานห้ามล้อ (พหล.) มีหน้าที่ตัดตัว และดูแลความเรียบร้อยบนขบวนรถ พนักงานรักษารถ (พรร.) เป็นต้น

- ฝ่ายการช่างกล มีหน้าที่หลักคือการดูแลระบบเครื่องยนต์ และซ่อมแซมหัวรถจักร เช่น พนักงานขับรถ (พชร.) ช่างเครื่อง (ชก.) เป็นต้น

- ฝ่ายการช่างโยธา มีหน้าที่หลักคือ การดูแลซ่อมแซมรางรถไฟ และอื่น ๆ ระหว่างทาง เช่น บำรุงหรือซ่อมแซมสะพาน เป็นต้น

- นอกจากนี้ยังมีพนักงานในฝ่ายอื่น ๆ ที่ไม่เกี่ยวกับการจัดการด้านการเดินรถ และดูแลรถไฟโดยตรง ได้แก่ ฝ่ายการพาณิชย์ ฝ่ายบริหารงานบุคคล ฝ่ายการเงิน และการบัญชี ฝ่ายการอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม ฝ่ายระบบข้อมูล ฝ่ายการพัสดุ ฝ่ายก่อสร้าง ฝ่ายบริหารทรัพย์สิน ฝ่ายโครงการพิเศษ ฝ่ายตรวจสอบภายใน สำนักงานแพทย์ สำนักงานฝึกอบรมและพัฒนา สำนักงานอาณานิคม สำนักผู้ว่าการ สำนักนโยบายและแผน และกองตำรวจรถไฟ

รวมพนักงานในปัจจุบัน ประมาณ 17,000 คน โดยเป็นพนักงานในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถไฟ ใน 3 ฝ่ายแรกข้างต้น ประมาณ 1,000 คน

4.3.4 งบประมาณในการให้บริการ

งบประมาณในการให้บริการในปัจจุบัน ส่วนใหญ่จะมาจากรายได้ของการรถไฟ ฯ ซึ่งโดยปกติก็ไม่เพียงพออยู่แล้ว จำเป็นต้องอาศัยเงินช่วยเหลือจากรัฐบาล แต่ในช่วงหลัง การรถไฟ ฯ มักให้บริษัทเอกชน เข้ามาประมูลจัดการกิจการบางอย่างเพื่อลดภาระของการรถไฟ ฯ เช่น บริษัทจัดการเรื่องอาหาร โดยบริษัทดังกล่าวจะจัดพนักงานขายอาหาร พนักงานทำความสะอาด ขึ้นไปประจำบนขบวนรถต่าง ๆ โดยเฉพาะรถปรับอากาศ บริษัทที่เข้ามาดูแลเรื่องการซักปลอดหมอน ผ้าห่ม เป็นต้น

ในปัจจุบันการรถไฟ ฯ เริ่มขาดทุนน้อยลงบ้างจากการลดภาระในด้านต่าง ๆ เช่น ลดการบรรจุพนักงาน ให้บริษัทเอกชนเข้ามาประมูลในข้างต้น เป็นต้น และรัฐบาลในช่วงหลัง ๆ เริ่มมีนโยบายปรับปรุงรถไฟมากขึ้น เช่น กระตุ้นการสร้างรางคู่ รถไฟความเร็วสูง เป็นต้น แต่โดยรวมการดำเนินงานของการรถไฟ ฯ โดยส่วนใหญ่ยังต้องพึ่งพาตัวเอง ซึ่งทำให้พัฒนาได้ค่อนข้างช้า สาเหตุหลักเกิดจากวัฒนธรรมขององค์กรเป็นแบบอุปถัมภ์ ซึ่งมีความโบราณและไม่ก่อให้เกิดการพัฒนา แม้ว่าพนักงานบางส่วน จะมีความกระตือรือร้นที่ต้องการพัฒนา แต่ถ้าผู้บริหารทุกระดับไม่ปฏิบัติ รวมถึงองค์กรประกอบอื่น ๆ ไม่ได้สนับสนุนอย่างเพียงพอ เช่น งบประมาณจากรัฐบาล การสนับสนุนจากประชาชน ซึ่งในปัจจุบันมีน้อยมาก เป็นต้น ก็จะทำให้การขนส่งทางรถไฟพัฒนาช้าลงเรื่อย ๆ

4.3.5 ปัญหาในการให้บริการการขนส่งทางรถไฟในช่วงนี้ ที่สำคัญมีดังนี้

1. ปัญหาการแข่งขันระหว่างทางรถไฟกับทางถนน ซึ่งการแข่งขันระหว่างทางรถไฟกับทางถนนนี้ นอกจากจะทำให้เสียประโยชน์ของเศรษฐกิจโดยรวม เนื่องจากการใช้

ทรัพยากรการขนส่งไม่เต็มประสิทธิภาพ และมีผลให้เกิดการสูญเสียงบประมาณที่จะใช้เพื่อการพัฒนาอื่น ๆ เพราะจะต้องนำมาใช้ในการปรับปรุงทางหลวงปีละหลายพันล้าน การแข่งขันดังกล่าวส่งผลให้เกิดปัญหาในด้านการหารายได้ของการรถไฟ ฯ กล่าวคือ การรถไฟ ฯ อยู่ในฐานะเทียบเทียมการขนส่งทางถนน เพราะต้องรับภาระค่าใช้จ่ายในการประกอบการขนส่งบางอย่าง เช่น การสร้างทางรถไฟและการบำรุงรักษา เงินเดือน ค่าจ้างพนักงาน และอื่น ๆ นอกจากนี้ การรถไฟ ฯ ยังต้องปฏิบัติตามกฎหมายในขณะที่ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนสามารถหลบเลี่ยงกฎหมายและเลี่ยงภาษีได้ ยิ่งไปกว่านั้นการรถไฟ ฯ ยังขาดความคล่องตัวในการปรับเปลี่ยนค่าระวางให้เหมาะสมกับค่าใช้จ่าย (เนื่องมาจากนโยบายของรัฐบาลในการที่ต้องการให้กิจการรถไฟเป็นสาธารณูปโภค)

2. ปัญหาด้านการให้บริการของการรถไฟ ฯ

สิ่งที่ผู้ส่งสินค้าต้องการก็คือ การมีรถสินค้าให้บริการอย่างเพียงพอและทันต่อความต้องการ กับความแน่นอนในการได้รับสินค้าที่ตรงตามเวลา โดยมีการสูญเสียหรือเสียหายของสินค้าน้อยที่สุด แต่ปรากฏว่า แม้การรถไฟ ฯ จะพยายามยกระดับคุณภาพการบริการ เช่น การจัดขบวนรถสินค้าด่วน การเสนอบริการส่งสินค้าในรูปเหมาขบวนรถ การให้บริการขนส่งถึงที่สำหรับการขนส่งที่มีปริมาณมาก ๆ หรือมีน้ำหนักมากด้วย การร่วมมือกับเอกชนในการสร้างทางแยกอุตสาหกรรมหรือทางแยกเอกชน เป็นต้น แต่ก็ปรากฏว่าสามารถให้ประโยชน์แก่ผู้ส่งสินค้าบางกลุ่มเท่านั้น โดยทั่วไปผู้ส่งสินค้าก็ยังประสบปัญหาความล่าช้าและความไม่แน่นอน ในเวลารับส่งสินค้าและยังประสบปัญหาการสูญเสียของสินค้าเนื่องจากการขาดความระมัดระวังในการดำเนินงานของพนักงานรถไฟ

3. ปัญหาการส่งสินค้าหลายทอด

เนื่องจากลักษณะของการขนส่งทางรถไฟ ไม่ได้เป็นบริการแบบถึงที่ ผู้ใช้บริการขนส่งจะต้องรับสินค้าที่สถานีรถไฟ ดังนั้น สำหรับผู้ประกอบการรายใหญ่ซึ่งมีรถบรรทุกของตนเอง การมารับ - ส่ง สินค้าที่สถานีก็ไม่เป็นปัญหาเท่าไรนัก แต่สำหรับผู้รับ - ส่งสินค้า ที่ไม่มีรถบรรทุกของตนเอง หรือมีสินค้าที่จะรับ - ส่งน้อยมากจนการจัดรถรับ - ส่งเองไม่คุ้มค่าใช้จ่าย การขนส่งทางรถไฟก็จะกลายเป็นปัญหาสำหรับผู้ส่งสินค้าเหล่านี้ จะเห็นได้ว่าการขนส่งทางรถไฟยุ่งยากและในบางกรณีอาจมีอัตราค่าขนส่งสูงกว่าการขนส่งทางถนน ทำให้ผู้ใช้บริการนิยมใช้บริการการขนส่งทางรถไฟเป็นทางเลือกลำดับท้าย ๆ

4. ปัญหาด้านจุดตัดระหว่างทางรถไฟและถนนในระดับเดียวกันมีจำนวนมากในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ซึ่งส่วนใหญ่จะมีแต่ป้ายสัญญาณเตือน บางจุดก็ไม่มีเครื่องหมาย เป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุ และเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการเดินขบวนรถไฟด้วยความเร็ว

5. เนื่องจากในปัจจุบันระบบรางยังเป็นรางเดี่ยวทั้งหมด ทำให้เกิดความล่าช้าจากการสับหลักระหว่างขบวนต่าง ๆ เช่น เมื่อมีขบวนที่ล่าช้า จะทำให้ขบวนอื่น ๆ ที่ตามมา ล่าช้าตามไปด้วย เป็นต้น

6. ความล่าช้าสามารถเกิดขึ้นได้จากการยกขนสินค้าที่ปลายทางอีกด้วย ทั้งนี้เวลาที่ใช้ในการยกตู้สินค้าขึ้น ทางรถไฟ ๆ จะเป็นผู้กำหนดเวลาในการยกดังกล่าว ปัจจุบันถูกกำหนดไว้ที่ 1 ชั่วโมง ในทางปฏิบัติ พบว่ามีความล่าช้าเกิดขึ้น และบางครั้งเกินเวลาที่กำหนด นอกจากนี้เกณฑ์ในการพิจารณาความล่าช้าของการรถไฟ ๆ ยังมีช่วงที่ใช้กว้างเกินไป นั่นคือ เกณฑ์ที่ใช้พิจารณาความล่าช้าไม่เกิน 60 นาที ถือว่าตามเวลา

7. ปัจจุบัน หัวรถจักรและแคร่ที่ใช้ในการขนส่งสินค้ามีอายุการใช้งานที่นานมาก และมีจำนวนที่จำกัดไม่เพียงพอต่อความต้องการ หากปริมาณสินค้าเพิ่มขึ้น หัวรถจักรและแคร่บรรทุกสินค้าจะมีจำนวนไม่พอเพียงต่อการให้บริการ

8. ปัญหาขบวนรถตรงยังพบได้อยู่บ่อยครั้ง เนื่องจากขบวนรถสินค้า จึงต้องแบกรับน้ำหนักมากกว่าให้บริการขนส่งผู้โดยสาร ปัญหาขบวนรถตรงมีสาเหตุจากการที่รางแบกน้ำหนักมากเกินไปและเป็นน้ำหนัก บรรทุกซ้ำซาก เพราะมีการเดินขบวนรถเป็นจำนวนหลายเที่ยวต่อวัน ส่งผลให้รางทรุดและขบวนรถตรง จำเป็นต้องบำรุงรักษารางให้สม่ำเสมอกว่าที่เป็นอยู่

จากการพัฒนาการของการบริการขนส่งใน 3 ช่วงเวลาที่ได้กล่าวไปแล้ว ผู้ศึกษาได้สรุปพัฒนาการที่สำคัญในช่วงเวลาต่าง ๆ และปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพัฒนาการในช่วงเวลานั้น ๆ (ตาราง 4.31)

4.4 แนวโน้มการพัฒนาการขนส่งทางรถไฟในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างในอนาคต

ในปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดทำโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารและปริมาณสินค้าที่เพิ่มขึ้นและบำรุงรักษาทางรถไฟ โครงการพัฒนาที่เพิ่มความสามารถในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ที่สำคัญประกอบด้วยโครงการต่าง ๆ ดังนี้

โครงการก่อสร้างรางคู่เป็นช่วง ๆ ทั่วประเทศ นอกจากการก่อสร้างรางคู่ในเส้นทางชานเมืองแล้ว การรถไฟ ๆ ได้จัดทำแผนแม่บทการก่อสร้างทางคู่ (Track Doubling Master Plan) สำหรับการก่อสร้างทางคู่ในช่วงอื่น ๆ ซึ่งในเส้นทางในสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างนี้ ในปัจจุบันการก่อสร้างรางคู่ยังก่อสร้างมาไม่ถึง นอกจากนี้ยังมีการพัฒนาในส่วนอื่น ๆ เช่น การพัฒนาเส้นทางหรือสถานีต่าง ๆ เช่น โครงการเปลี่ยนไม้หมอนเป็นคอนกรีตให้เสร็จสมบูรณ์ โดยในสายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง มีการปรับเปลี่ยนเรียบร้อยแล้ว การปรับภูมิทัศน์บริเวณสถานี โครงการการให้บริการขบวนรถสินค้าคอนเทนเนอร์ที่เพิ่มขึ้น เพื่อรองรับการขนส่งที่มากขึ้น เป็นต้น

ตาราง 4.31 พัฒนาการด้านการบริการการขนส่งที่สำคัญ และปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพัฒนาการในช่วงเวลาต่าง ๆ

ช่วงเวลา	พัฒนาการ	ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพัฒนาการ
ช่วงกำลังพัฒนา (พ.ศ. 2460 - 2504)	พ.ศ. 2473 - ขบวนการรวมมืออิทธิพลมาก - ใช้เวลาเดินทางจากอุบลราชธานีถึงกรุงเทพ ฯ ประมาณ 20 ชั่วโมง - การขนส่งสินค้าใช้วิธีหีบห่อและเหมาหลัง แต่กฎระเบียบมีความซับซ้อนมาก เป็นผลจากสินค้าที่มีหลากหลายชนิดมาก	- ช่วยเหลือการเกษตร ผู้ให้บริการส่วนใหญ่เป็นคนระดับรากหญ้า - เศรษฐกิจที่เฟื่องฟู
	พ.ศ. 2484 - เริ่มมีการบันทึกสถิติการเดินทางอย่างจริงจัง รถไฟทำความเร็วได้มากขึ้น - ผู้โดยสารมักเดินทางในระยะสั้นโดยขบวนรถรวม	- เกิดจากการจัดระบบโดยชาวญี่ปุ่น จากช่วงสงคราม
	พ.ศ. 2420 - มีจำนวนเที่ยวของการบริการมากขึ้นอย่างชัดเจน และเริ่มมีรถไฟท้องถิ่น	- การเปลี่ยนกรรมรถไฟเป็นรัฐวิสาหกิจภายใต้ชื่อ การรถไฟแห่งประเทศไทยในปี พ.ศ. 2494
ช่วงพัฒนาเต็มที่ (พ.ศ. 2505 - 2534)	พ.ศ. 2518 - มีการจัดระเบียบที่ชัดเจน ได้แก่ การฟ่งขบวนรถโดยสาร อัตราค่าโดยสาร และอัตราค่าระวางสินค้า ให้ได้มาตรฐาน	- เกิดวิกฤติราคาน้ำมันในปี พ.ศ. 2516
	พ.ศ. 2530 - การขนส่งสินค้าได้รับความนิยมลดลงอย่างชัดเจน และปัญหาความล่าช้าเริ่มส่งผลกระทบต่อจำนวนผู้ใช้บริการ	- การแข่งขันระหว่างถนนกับทางรถไฟ
ช่วงพัฒนาช้า (พ.ศ. 2535 - ปัจจุบัน)	พ.ศ. 2540 - เริ่มเน้นที่การขนส่งผู้โดยสารเป็นหลัก - การคิดอัตราค่าโดยสารมีความซับซ้อนมาก และเริ่มมีตัวโดยสารชนิดพิเศษอื่น ๆ - การขนส่งสินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์เริ่มได้รับความนิยม	- การพัฒนาเทคโนโลยีการขนส่ง
	พ.ศ. 2545 - การขนส่งสินค้าทั้งขบวนมีจำนวนชนิดสินค้าที่ขนส่งลดลง การขนส่งสินค้าส่วนใหญ่จะเหลือเพียงการขนส่งในตู้สัมภาระ รวมกับขบวนรถโดยสาร และผู้โดยสารเดินทางไปพร้อมด้วย	- ความปลอดภัยของสินค้า และการขดเขยที่น้อยมาก เนื่องจากกฎหมายการขนส่งทางรถไฟส่วนใหญ่เป็นกฎหมายเก่า
	พ.ศ. 2555 - ความล่าช้าของขบวนรถ ซึ่งเป็นปัญหามานานปัจจุบันก็ยังคงอยู่	- ภาครัฐให้ความสำคัญน้อยต่อการขนส่งทางรถไฟ และวัฒนธรรมขององค์กร

จากแนวคิดการเชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียน ซึ่งประชาคมอาเซียนจะก่อตั้งในปี พ.ศ. 2558 ทำให้ในปัจจุบันมีแนวคิดที่จะให้เปิดเสรีในการขนส่งระบบรางทั่วประเทศขึ้น เพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุน โดยอาจจะเช่ารถจักร หรือซื้อหัวรถจักรมาวิ่ง โดยการเช่ารางของการรถไฟ ฯ นายสถานีอาจจะเปลี่ยนหน้าที่เป็นผู้จัดการสถานีแทน เอกชนสามารถสร้างศูนย์การขนถ่ายสินค้าเพื่อเชื่อมต่อกับระบบขนส่งทางรถยนต์ โดยจะ เริ่มต้นในกรุงเทพ ฯ และปริมาตรก่อน ซึ่งสายแรกที่จะเปิดโอกาสให้เอกชนเข้าร่วมด้วย คือ สถานีบ้านภาชี ไป คลองสิบเก้า - ฉะเชิงเทรา - แหหลวงบึง และทางสายตะวันตก ส่วนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เริ่มต้นที่บ้านภาชี - แก่งคอย แล้วแยกออกเป็น 2 สาย คือ ไปจังหวัดหนองคายสายหนึ่ง และไป จังหวัดอุบลราชธานีอีกสายหนึ่ง และสร้างเส้นทางต่อไปยังช่องเม็ก โดยทั้งหมดจะทำเป็นรางคู่ และสามารถอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งสินค้า นอกจากนี้ ในอนาคตจะมีการวางรางรถไฟเพิ่มในบางจุด เพื่อให้การเดินทางไปมาระหว่างด้านตะวันตกของประเทศไปสู่ด้าน ตะวันออกของประเทศทำได้สะดวกรวดเร็วขึ้น โดยเชื่อมต่อกับโครงข่ายเส้นทางขอนแก่น - มุกดาหาร - นครพนม ในอนาคต และสายนครราชสีมา - อุบลราชธานี - ช่องเม็ก

จากนโยบายต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้น อาจจะส่งผลในอนาคตให้ประชาชนหันมาใช้บริการมากขึ้น ปริมาณสินค้า และประเภทของสินค้าก็จะเพิ่มขึ้นตามไปด้วย ซึ่งการขนส่งผ่านผู้คอนเทนเนอร์ จะได้รับความนิยมมากขึ้น สินค้าอื่น ๆ นอกจากผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม และปูนซีเมนต์ ก็อาจจะนิยมขนส่งโดยทางรถไฟมาสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างมากขึ้น หรือใช้เป็นทางผ่านไปยังสายอีสานเหนือ และ สปป. ลาว เช่น อาหารแช่แข็ง วัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างต่าง ๆ ผลิตภัณฑ์ยานยนต์ เป็นต้น อาจกล่าวได้ว่าถ้ารถไฟมีความตรงต่อเวลามากขึ้น การขนส่งสินค้าแทบทุกชนิด ก็อาจจะหันมาขนส่งโดยทางรถไฟมากขึ้น

นอกจากนี้การขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางสายนี้ก็ยังคงได้รับความนิยมมากตั้งแต่อดีต โดยในปัจจุบันมีผู้โดยสารประมาณ 10 ล้านคนต่อปี ถ้าการรถไฟ ฯ สามารถพัฒนาได้ตามแผน คาดว่า จะทำให้มีผู้โดยสารมากขึ้นเป็นสองเท่า ยิ่งถ้ามีการเชื่อมเส้นทางต่อไปยังช่องเม็กเข้าไปยัง สปป. ลาว ก็อาจทำให้การขนส่งผู้โดยสารมากขึ้นเป็นเท่าทวีคูณ โดยในปัจจุบันถึงแม้ว่าระบบรางยังเป็นรางเดี่ยวทำให้รถไฟช้ากว่าเวลาที่กำหนดมาก แต่ผู้โดยสารก็ยังนิยมใช้รถไฟ โดยเฉพาะตามอำเภอต่าง ๆ ที่ไม่ใช่อำเภอเมืองจะเห็นได้อย่างชัดเจนว่ามีผู้โดยสารจำนวนมาก แนวโน้มจำนวนขบวนรถ จึงมีโอกาสที่จะเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ โดยเฉพาะรถเร็ว ที่ขึ้นสามของรถเร็วในหลายขบวนให้บริการรถไฟฟรี ซึ่งถึงแม้ว่าจะไม่ฟรี แต่ก็ยังเป็นขบวนรถหลักที่ผู้ใช้บริการนิยมใช้ในการเดินทางระยะไกล เนื่องจากมีหลายขบวนต่อวัน และราคาไม่สูงมากนัก ถ้าเทียบกับขบวนรถด่วน และด่วนพิเศษ

4.5 สรุป

ในช่วงแรกการขนส่งทางรถไฟมักจะขนส่งทั้งผู้โดยสาร และสินค้ารวมกันไม่ได้เน้นทางใดทางหนึ่ง ซึ่งมักจะอยู่ในรูปขบวนรถรวม การขนส่งสินค้าทางรถไฟสามารถขนส่งได้แทบทุกรูปแบบไม่มีการจัดระเบียบของประเภทสินค้ามากนัก เช่น การขนส่งสัตว์ต่าง ๆ เช่น ช้าง ม้า โค กระบือ สุกร เป็ด ไก่ เป็นต้น การขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง เช่น หิน ดิน ทราย เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีการขนส่งพืชอาหารที่สำคัญ ได้แก่ ข้าว ซึ่งเป็นสินค้าสำคัญในช่วงนั้น การขนส่งสินค้า ในช่วงแรกถึงประมาณ ปี พ.ศ. 2520 นับได้ว่าได้รับความนิยมมาก สังเกตได้จากการมีโบกี้บรรทุกสินค้าเป็นจำนวนมาก และหลากหลายแบบ เพื่อใช้ขนส่งสินค้าเฉพาะอย่าง แต่หลังจากปี พ.ศ. 2520 เป็นต้นมา การขนส่งสินค้าที่แต่เดิมมีจำนวนมากมายหลายชนิดก็เริ่มลดปริมาณลงเรื่อย ๆ และผู้ประกอบการมักจะหันไปขนส่งทางถนนที่มีการพัฒนามากขึ้นแทน หลังจากปี พ.ศ. 2535 เป็นต้นมา การขนส่งสินค้าได้ลดจำนวนลงไปมากกว่าเดิมอีกเนื่องจากการขนส่งทางรถไฟเมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งทางถนนแล้ว จะใช้เวลาในการขนส่งที่นานกว่ามาก และมักจะล่าช้ากว่าเวลาที่กำหนดมากด้วย ประกอบกับกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟไม่เอื้ออำนวยเนื่องจากเป็นกฎหมายเก่า รวมถึงในขณะเดียวกันถนนมีการพัฒนาให้ทันสมัยขึ้นเรื่อย ๆ ตามเทคโนโลยีที่พัฒนาทำให้ผู้ใช้บริการหันไปขนส่งสินค้าทางถนนแทนแทบจะทั้งหมด ในปัจจุบันเหลือเพียงสินค้าจำพวกผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม และปูนซีเมนต์เท่านั้น ที่ยังใช้การขนส่งโดยทางรถไฟจำนวนมากอยู่ สินค้าอื่นนั้นจะเป็นสินค้าเบ็ดเตล็ดในรูปแบบกล่อง และขนส่งไปกับขบวนรถโดยสาร โบกี้บรรทุกสินค้าเฉพาะอย่างที่การรถไฟ ฯ มีมากมายหลายชนิดก็ยกเลิกการใช้ไปมาก บางส่วนบริจาคไปเพื่อเป็นที่อยู่ของปะการัง

ในทางกลับกันการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางสายนี้กลับยังได้รับความนิยมมากอยู่ ซึ่งแตกต่างจากการขนส่งสินค้าที่ลดจำนวนลงมากอย่างเห็นได้ชัด อาจกล่าวได้ว่าจำนวนผู้โดยสารก่อนข้างจะล่มสลายมาโดยตลอด ในปัจจุบันอาจลดลงบ้างแต่ก็ไม่ได้เห็นอย่างเด่นชัดเหมือนการขนส่งสินค้า ในปัจจุบันการขนส่งผู้โดยสารถือเป็นรายได้หลักของการรถไฟ ฯ

นอกจากนี้ยังมีปัจจัยอื่น ๆ ที่ทำให้รถไฟไทยพัฒนาอย่างล่าช้า และล่าหลัง เช่น การขาดแคลนงบประมาณในการพัฒนา วัฒนธรรมขององค์กรที่ส่งผลให้พนักงานไม่มีความกระตือรือร้นเท่าที่ควร เป็นต้น ซึ่งปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้มีอิทธิพลให้เกิดปัญหาการให้บริการในด้านต่าง ๆ ตามมา ซึ่งจะกล่าวถึงในบทที่ 5