

### บทที่ 3

#### นโยบายและเป้าหมายในการดำเนินกิจการรถไฟ

บทที่ผ่านมาได้กล่าวถึงกรอบทฤษฎีการแปรรูปรัฐวิสาหกิจและการวิเคราะห์ ซึ่งทฤษฎีดังกล่าวได้เน้นการลดบทบาทของภาครัฐ และเพิ่มบทบาทของภาคเอกชนให้มากขึ้น ในจำนวนรัฐวิสาหกิจทั้งหมด การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นอีกรัฐวิสาหกิจหนึ่งที่น่าแนวความคิด Privatization มาใช้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลให้มากยิ่งขึ้น ซึ่งก่อนที่จะศึกษาผลการดำเนินงานทั้งก่อนและหลังการแปรรูปว่าเป็นอย่างไรบ้าง ก่อนอื่นจะต้องทราบเกี่ยวกับประวัติความเป็นมาของการรถไฟฯ เสียก่อน ดังที่จะกล่าวในรายละเอียดดังต่อไปนี้

ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 มาตรา 6 ให้จัดตั้งการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยรับโอนกิจการของรถไฟ จากกรมรถไฟ กระทรวงคมนาคม และให้หน่วยงานนี้จัดดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการรถไฟ เพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน และดำเนินธุรกิจอันเกี่ยวกับการขนส่งของรถไฟและธุรกิจอื่นซึ่งเป็นประโยชน์แก่กิจการรถไฟ และมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว ให้การรถไฟฯ มีอำนาจที่จะกระทำการต่างๆ ภายในวัตถุประสงค์ดังกล่าวข้างต้น อำนาจเช่นว่านี้ให้รวมถึง

1. สร้าง ซ่อม จัดหา จำหน่าย เช่า ถูกรวมสิทธิ์ ครอบครอง จำหน่าย หรือดำเนินงานเกี่ยวกับทรัพย์สินใดๆ
2. ซ่อม จัดหา เช่า ให้เช่า ถูกรวมสิทธิ์ ครอบครอง จำหน่าย หรือดำเนินงานเกี่ยวกับทรัพย์สินใดๆ
3. กำหนดอัตราค่าการะการใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกต่างๆ ของกิจการรถไฟ และจัดระเบียบเกี่ยวกับวิธีชำระค่าการะดังกล่าว
4. จัดระเบียบเกี่ยวกับความปลอดภัยการใช้รถไฟ บริการและความสะดวกต่างๆ ของกิจการรถไฟ

5. กุยืมเงิน
6. รับส่งเงินทางรถไฟ
7. รับขนส่งคนโดยสาร สินค้า พัสดุภัณฑ์ และของอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับกิจการรถไฟ
8. ดำเนินกิจการโรงแรม และภัตตาคาร รวมตลอดถึงกิจการอื่นอันเป็นอุปกรณ์แก่กิจการโรงแรมหรือภัตตาคาร

#### การควบคุมและบริหารกิจการรถไฟ

การรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม การควบคุมและบริหารกิจการรถไฟ ประกอบด้วย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม คณะกรรมการรถไฟฯ และคณะผู้บริหารของการรถไฟฯ ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ดังนี้ คือ

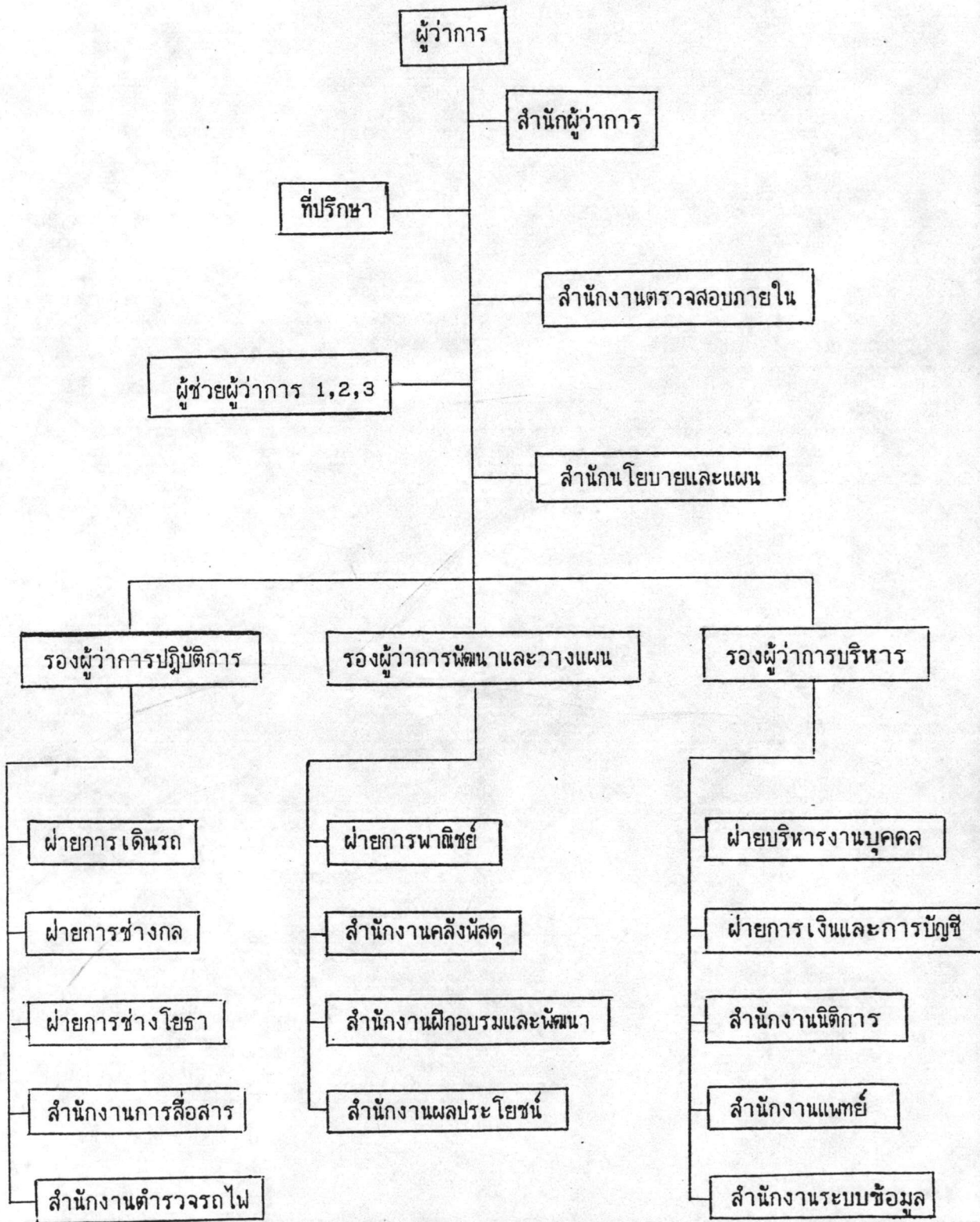
1. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม มีอำนาจหน้าที่กำกับโดยทั่วไปของการรถไฟฯ ตลอดจนมีอำนาจที่จะสั่งสอบสวนข้อเท็จจริงที่เกี่ยวกับการดำเนินงานได้ ทั้งนี้ ตามที่ได้กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 มาตรา 22 \*
2. คณะกรรมการรถไฟฯ คณะรัฐมนตรีเป็นผู้แต่งตั้งคณะกรรมการรถไฟฯ ซึ่งประกอบด้วยประธานกรรมการหนึ่งท่าน และกรรมการอีกไม่น้อยกว่าสี่ท่าน แต่ไม่เกินหกท่าน โดยมีผู้ว่าการรถไฟฯ เป็นกรรมการโดยตำแหน่ง
3. คณะผู้บริหารของการรถไฟฯ ในปัจจุบันประมาณ 2531 มีผู้บริหารระดับสูงจำนวน 25 คน ประกอบด้วย ผู้ว่าการรถไฟฯ ที่ปรึกษาการรถไฟฯ รองผู้ว่าการ ผู้ช่วยผู้ว่าการ ผู้อำนวยการฝ่าย/สำนักงาน และผู้บังคับการตำรวจรถไฟ ดังรายละเอียดแสดงไว้ในแผนภูมิโครงสร้างของการรถไฟฯ อำนาจหน้าที่ของผู้บริหารฯ มีดังต่อไปนี้คือ

---

\* มาตรา 22 ให้รัฐมนตรีมีอำนาจหน้าที่กำกับโดยทั่วไปซึ่งกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย และเพื่อประโยชน์ในการนี้จะสั่งให้การรถไฟแห่งประเทศไทยขึ้นแจ้งข้อเท็จจริงแสดงความคิดเห็นหรือทำรายงานอื่นก็ได้



คณะกรรมการรถไฟฯ



แผนภูมิโครงสร้างของการรถไฟแห่งประเทศไทย

(กันยายน 2531)

3.1 ผู้ว่าการรถไฟ มีอำนาจหน้าที่คือ เป็นผู้บริหารกิจการของการรถไฟให้เป็นไปตามนโยบายที่คณะกรรมการรถไฟกำหนด รับผิดชอบต่อคณะกรรมการรถไฟในการจัดการและดำเนินงาน ฯลฯ

3.2 ที่ปรึกษาการรถไฟ มีหน้าที่ให้คำปรึกษา ตลอดจนปฏิบัติหน้าที่อื่นๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการ

3.3 รองผู้ว่าการด้านปฏิบัติการ มีหน้าที่ดูแล สั่งการ หรือรับทราบเรื่องแทนผู้ว่าการในสายการบังคับบัญชา ได้แก่ ฝ่ายการช่างกล ฝ่ายการช่างโยธา ฝ่ายการเดินรถ สำนักงานการสื่อสาร และสำนักตำรวจรถไฟ

3.4 รองผู้ว่าด้านการพัฒนาและวางแผน มีหน้าที่ควบคุมดูแล สั่งการ หรือรับทราบเรื่องแทนผู้ว่าการในสายการบังคับบัญชา ได้แก่ ฝ่ายการพาณิชย์ สำนักงานคลังพัสดุ และสำนักงานฝึกอบรมและพัฒนา

3.5 รองผู้ว่าด้านการบริหาร มีหน้าที่ควบคุมดูแล สั่งการ หรือรับทราบเรื่องแทนผู้ว่าการในสายการบังคับบัญชา ได้แก่ ฝ่ายการเงินและการบัญชี ฝ่ายบริหารบุคคล สำนักงานแพทย์ สำนักงานนิติการ และสำนักงานระบบข้อมูล

สำหรับสำนักผู้ว่าการ สำนักนโยบายและแผน และสำนักตรวจสอบภายใน อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของผู้ว่าการรถไฟ

3.6 ผู้ช่วยผู้ว่าการ มีหน้าที่ปฏิบัติงานตามที่ได้รับมอบหมายจากผู้ว่าการ

3.7 ฝ่ายบริหารงานบุคคล มีหน้าที่ควบคุมงานในด้านงานบุคคลโดยทั่วไป ตามนโยบายที่ได้รับอนุมัติ กำหนดเป้าหมาย แผนงาน และบริหารการพัฒนาทรัพยากรบุคคลและระบบที่เกี่ยวข้อง รักษาข้อบังคับ ระเบียบวินัยเกี่ยวกับด้านบุคลากร ฯลฯ

3.8 ฝ่ายการเงินและการบัญชี มีหน้าที่ควบคุมดูแลการบริหารด้านการเงินและการบัญชี ตามนโยบาย คำสั่ง และวิธีการปฏิบัติต่างๆ ให้เป็นผลดีและควบคุมให้มีการกำหนดมาตรฐานการบัญชี การรายงานด้านการเงินและระบบข้อมูลการจัดการที่เกี่ยวข้อง ฯลฯ

3.9 ฝ่ายการเดินรถ มีหน้าที่ควบคุมดูแลในการขนส่ง จัดการเดินรถรับส่งคนโดยสารและสินค้าตามทางรถไฟที่เปิดการเดินรถแล้ว ควบคุมการจำหน่ายตั๋วรถสินค้า และการใช้ประโยชน์รถโดยสาร จัดการโรงแรมและรถเสบียงจัดการให้เช่าที่ดิน ฯลฯ

3.10 ฝ่ายการพาณิชย์ มีหน้าที่กำหนดและดำเนินการเกี่ยวกับภารกิจด้านการตลาดการขนส่งโดยรถไฟ เพื่อสร้างรายได้อย่างสูงสุดให้แก่การรถไฟฯ วางแผนการตลาดและกำหนดกลยุทธ์ทางการตลาดให้เหมาะสมกับสถานการณ์ ในระยะสั้น และระยะยาว ฯลฯ

3.11 ฝ่ายการช่างกล มีหน้าที่รับผิดชอบและบริหารงานในด้านการควบคุม การบำรุงรักษา ออกแบบสร้าง ตลอดจนการจัดการจัดการจักร รถโดยสาร รถบรรทุก ล้อเลื่อนอื่นๆ และดำเนินการลากจูงขบวนรถให้เป็นไปตามกำหนด ฯลฯ

3.12 ฝ่ายการช่างโยธา มีหน้าที่รับผิดชอบในกิจการ ออกแบบแผนผังเกี่ยวกับทาง ดำเนินการและควบคุมติดตามผลงานการซ่อม จัดหาไม้ คีลา ฝิน ดำเนินการเกี่ยวกับการซื้อที่ดิน ดูแลกรรมสิทธิ์ในที่ดินรถไฟ ดำเนินการผลิตและซ่อมเครื่องมือ เครื่องใช้ ฯลฯ

3.13 สำนักงานนิติการ มีหน้าที่รับผิดชอบในการให้คำปรึกษา แนะนำเกี่ยวกับกฎหมายเป็นตัวแทนของการรถไฟฯ ในกรณีฟ้องหรือถูกฟ้อง การสอบสวน หรือดำเนินคดี การตกลงเจรจาเกี่ยวกับการเรียกร้องสิทธิตกลงเกี่ยวกับข้อกฎหมาย ฯลฯ

3.14 สำนักงานแพทย์ มีหน้าที่จัดการแพทย์สงเคราะห์ อำนวย การรักษายาบาล ส่งเสริมสุขภาพและอนามัยให้แก่ผู้ปฏิบัติงานและผู้โดยสารรถไฟ ตาม สถานที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ฯลฯ

3.15 สำนักงานคลังพัสดุ มีหน้าที่จัดหาพัสดุของประเภทเครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องประกอบ เครื่องอะไหล่ เครื่องเขียน และของใช้ต่างๆ ทั้งภายในและ ต่างประเทศ ตลอดจนการเก็บรักษานักคลังคงคลัง และทำการเบิกจ่ายสรรพนพัสดุต่างๆ ฯลฯ

3.16 สำนักงานฝึกอบรมและพัฒนา มีหน้าที่พัฒนาโครงการหลักสูตรให้สอดคล้องกับความต้องการของการฝึกอบรม วางแผน จัดการ และอำนวยการ ฝึกอบรมและพัฒนาให้เป็นไปตามนโยบายและการฝึกอบรม ศึกษาวิเคราะห์พฤติกรรม การ บริหาร ฯลฯ

3.17 สำนักนโยบายและแผน มีหน้าที่ประสานงานในการพิจารณา กำหนดนโยบายของการรถไฟฯ อีกทั้งการแปรนโยบายเป็นแผนวิสาหกิจที่ครอบคลุมแผนงาน และโครงการพัฒนาเศรษฐกิจทั้งในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว ฯลฯ

3.18 สำนักงานตำรวจรถไฟ ขึ้นอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ รองผู้ว่าการด้านปฏิบัติการเป็นการชั่วคราวไปพลางก่อน โดยตำรวจรถไฟมีหน้าที่รักษา การณ์ และระงับเหตุอันตรายขบวนรถ ตลอดจนทำการสืบสวนและสอบสวน ฯลฯ

3.19 สำนักงานการสื่อสาร มีหน้าที่รับผิดชอบและบริหารงานในด้านการควบคุม การติดตั้ง การบำรุงรักษา จัดทำโครงการวางแผนปฏิบัติ ตลอดจนการจัดหาเครื่องอาตติสัญญาณ โทรคมนาคม ไฟฟ้าแสงสว่าง เครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์ ฯลฯ

3.20 สำนักงานระบบข้อมูล มีหน้าที่รับผิดชอบและบริหารงานเกี่ยวกับการเสนอนโยบายโครงการพัฒนาระบบข้อมูล และแผนดำเนินงานโดยใช้เครื่องคอมพิวเตอร์ประมวลผลข้อมูล รวมทั้งเสนอการปรับปรุงระบบข้อมูลให้พัฒนาต่อไป ฯลฯ

3.21 สำนักงานผลประโยชน์ มีหน้าที่รับผิดชอบในการแสวงหาและการจัดหาผลประโยชน์จากการพัฒนาที่ดินและทรัพย์สินของการรถไฟฯ ซึ่งมีทั้งการให้เช่าที่ดิน อาคารสิ่งปลูกสร้าง การดำเนินกิจการโรงแรม การขายอาหารบนขบวนรถ ฯลฯ

3.22 สำนักงานตรวจสอบภายใน มีหน้าที่ดำเนินการตรวจสอบและควบคุมภายใน การดำเนินงานต่างๆทุกด้านของการรถไฟฯอย่างเป็นอิสระ รายงานประสิทธิผลของการควบคุม ความถูกต้องของการปฏิบัติตามกฎหมาย มติคณะรัฐมนตรี ฯลฯ

3.23 สำนักผู้ว่าการ มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับงานเลขานุการของการรถไฟฯ งานร่างหนังสือโต้ตอบ และการจัดบันทึกรายงานการประชุมสำหรับผู้ว่าการและผู้บริหารระดับสูง ให้บริการงานบริการทั่วไป เช่น การรับ-ส่งเอกสาร จัดเก็บเอกสาร ฯลฯ

### ประเภทกิจกรรมของการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทยจัดเป็นการคมนาคมทางบกที่มีความสำคัญของประเทศไทยทางหนึ่งเป็นกิจการสาธารณูปโภคที่มุ่งให้บริการด้านการขนส่งแก่ประชาชนสองประเภทใหญ่ๆ ด้วยกัน คือ การขนส่งผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้า ในแต่ละบริการสามารถแบ่งแยกออกเป็นบริการย่อยๆ ลงไปอีก นอกจากนี้การที่จะให้มีบริการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าซึ่งเป็นบริการหลักได้นั้น จะต้องประกอบด้วยกิจกรรมต่างๆที่สนับสนุนกิจกรรมหลัก ดังที่จะแยกย่อยในรายละเอียดของกิจกรรมทั้งหมดได้ดังนี้ คือ

กิจกรรมหลัก ประกอบด้วยบริการต่างๆดังนี้คือ

1. การขนส่งผู้โดยสาร ได้แก่ รถชนิดต่างๆที่การรถไฟฯ จัดไว้สำหรับรับส่งผู้โดยสารและบรรทุกสัมภาระของผู้โดยสารด้วย สำหรับการบริการการรถไฟฯ ได้จัดบริการ

ไว้ 3 ชั้นด้วยกัน คือ ชั้นที่ 1 ชั้นที่ 2 และชั้นที่ 3 \* การเดินรถนั้นจะต้องจัดรถเป็นรูปชบวน และวิ่งตามกำหนดเวลาที่วางไว้ และในชบวนรถโดยสารนั้นจะประกอบด้วยรถชนิดต่างๆ หลายชนิดด้วยกัน รถแต่ละชนิดนำมาวางเข้ากับชบวนรถตามสภาพการโดยสารซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงได้แล้วแต่สถานการณ์ สำหรับลักษณะบริการที่นิ่ง/นอนชนิดต่างๆที่มีวางเข้ากับชบวนรถในปัจจุบัน มีดังนี้ คือ

ชนิดรถชื่อย่อว่า	บ.น.ป.	คือ	รถนั่ง/นอน ชั้น 1 ปรับอากาศ
"	บ.น.ท.ป.	คือ	รถนั่ง/นอน ชั้น 2 ปรับอากาศ
"	บ.ช.ท.ป.	คือ	รถนั่งชั้น 2 ปรับอากาศ
"	บ.น.ท.	คือ	รถนั่ง/นอน ชั้น 2 ธรรมดา
"	บ.ช.บ.	คือ	รถนั่งชั้น 2 ธรรมดา
"	บ.ช.ล.	คือ	รถนั่งชั้น 3
"	บ.ก.ช.	คือ	รถนั่งชั้น 3 ดีเซลราง
"	บ.ล.ช.	คือ	รถเลียบียง

ในปัจจุบันการรถไฟฯ ได้จัดบริการชบวนรถโดยสารหลายประเภทด้วยกัน ซึ่งพอจะแยกบริการต่างๆได้ดังนี้ คือ

\* ความแตกต่างระหว่างชั้น 1 ชั้น 2 และชั้น 3 คือ ชั้น 1 จะเป็นรถนอนซึ่งมีทั้ง ปรับอากาศและไม่ปรับอากาศ รถนอนปรับอากาศแบ่งเป็นห้องๆ ห้องเดี่ยว 3 ห้อง ห้องคู่ 6 ห้อง กลางวันเป็นที่นั่งธรรมดา กลางคืนปรับเป็นเตียงนอน ประกอบด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น หิ้งวางของ ม่านบังตา อ่างล้างหน้า ฯลฯ รถนอนไม่ปรับอากาศ แบ่งเป็นห้องคู่ 8 ห้อง กลางวันเป็นที่นั่งธรรมดา กลางคืนปรับเป็นเตียงนอน ส่วนสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆเหมือนรถนอนปรับอากาศ ชั้น 2 จะเป็นรถนั่ง/นอนชนิดปรับอากาศ และไม่ปรับอากาศ นอกจากนี้ยังมีเฉพาะรถนั่งอย่างเดียวปรับอากาศ สำหรับรถนั่ง/นอนชนิดปรับอากาศ กลางวันเป็นที่นั่งธรรมดา กลางคืนปรับเป็นเตียงนอนได้ แบ่งเป็นเตียงนอนชั้นบนและชั้นล่าง รถนั่ง/นอนชนิดไม่ปรับอากาศหรือเรียกทั่วไปว่ารถนอนโท กลางวันเป็นที่นั่งธรรมดา กลางคืนปรับเป็นเตียงนอน แบ่งเป็นเตียงนอนชั้นบนและชั้นล่าง ส่วนเฉพาะรถนั่งอย่างเดียวปรับอากาศ จะเป็นรถนั่งปรับเอนได้ ชั้น 3 เป็นรถชนิดที่ นั่งปรับเอนไม่ได้ ที่นั่งคู่หันหน้าเข้าหากัน



1.1 ขบวนรถด่วน(Express trains) หมายถึง ขบวนรถที่มีตู้รถโดยสารล้วนๆ สำหรับให้บริการผู้โดยสารชั้น 1-2 ถ้าหากเดินในเวลากลางคืนก็จะจัดรถนอนแต่ละชั้นไว้บริการ บางขบวนอาจจะมีรถนั่งชั้น 3 ไว้บริการตามความเหมาะสม ขบวนรถด่วนจะหยุดเฉพาะสถานีใหญ่ๆ ที่กำหนดไว้ในตารางเดินรถ ขบวนรถด่วนสายต่างๆ เช่น ขบวนรถที่ 7/8 (กรุงเทพฯ-เชียงใหม่) ขบวนรถที่ 19/20 (กรุงเทพฯ-สุโขทัย) ขบวนรถที่ 11/12(กรุงเทพฯ-ปัตเตอ์เวอร์ธ) ขบวนรถที่1/2 (กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี) ฯลฯ

1.2 ขบวนรถด่วนพิเศษ(Special express trains)หมายถึง ขบวนรถที่มีตู้รถโดยสารล้วนๆประกอบด้วยรถโดยสารชั้นที่ 1-2 ถ้าหากเดินในเวลากลางคืนก็จะจัดรถนอนแต่ละชั้นไว้บริการ ขบวนรถอาจจะมีรถนั่งชั้น 3 ไว้บริการตามความเหมาะสม ขบวนรถด่วนพิเศษจะหยุดเฉพาะสถานีที่สำคัญๆ ที่กำหนดไว้ในตารางเดินรถเท่านั้น ขบวนรถด่วนสายพิเศษสายต่างๆ เช่น ขบวนรถที่5/6(กรุงเทพฯ-เชียงใหม่) ขบวนรถที่ 19/20 (กรุงเทพฯ-สุโขทัย) ขบวนรถที่ 11/12 (กรุงเทพฯ-ปัตเตอ์เวอร์ธ) ฯลฯ

1.3 ขบวนรถเร็ว(Rapid trains) หมายถึง ขบวนรถที่มีตู้รถโดยสารล้วนๆ ปัจจุบันให้บริการผู้โดยสารชั้นที่ 2 และชั้นที่ 3 เท่านั้น เนื่องจากชั้นที่ 1 ไม่เป็นที่นิยม ขบวนรถเร็วเดินระหว่างจังหวัดเป็นประจำทุกวัน หยุดบางแห่งเฉพาะสถานีที่กำหนดไว้ในตารางเดินรถ ขบวนรถเร็วสายต่างๆ เช่น ขบวนรถที่37/38 (กรุงเทพฯ-เชียงใหม่) ขบวนรถที่ 45/46 (กรุงเทพฯ-สุโขทัย) ขบวนรถที่ 43/44 (กรุงเทพฯ-หาดใหญ่) ขบวนรถที่ 29/30 (กรุงเทพฯ-หนองคาย) ขบวนรถที่31/32 (กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี) ฯลฯ

ผู้ใช้บริการขบวนรถด่วน ขบวนรถด่วนพิเศษ และขบวนรถเร็ว จะต้องเสียค่าธรรมเนียมรถด่วน รถด่วนพิเศษ และรถเร็ว เพิ่มขึ้นนอกเหนือจากค่าโดยสารตามชั้นที่นั่ง นอกจากนี้ถ้ายังต้องการใช้บริการในรถนอนหรือรถปรับอากาศ ก็ต้องเสียค่าธรรมเนียมรถนอนหรือรถปรับอากาศเพิ่มขึ้นอีกด้วย

1.4 ขบวนรถธรรมดา(Ordinary passenger trains) หมายถึง ขบวนรถที่มีตู้รถโดยสารล้วนๆ โดยทั่วไปจะบริการผู้โดยสารชั้นที่ 3 ไม่เหมาะสมที่จะจัดให้มีชั้นที่ 1 และ ชั้นที่ 2 ขบวนรถธรรมดาจะหยุดตามสถานีที่กำหนดไว้ในตารางเดินรถเดินเป็นประจำทุกวัน ส่วนมากวิ่งในท้องถิ่นในเส้นทางสายต่างๆทั้งในระยะใกล้และไกล



ขบวนรถธรรมดาสายต่างๆ เช่น ขบวนรถที่ 77/78 (นครราชสีมา-อุบลราชธานี) ขบวนรถที่ 143/144 (พัทลุง-สุโขทัย) ขบวนรถที่ 119/120 (ชุมพร-หาดใหญ่) ขบวนรถที่ 147/148 (สุราษฎร์ธานี-ทุ่งสง) ฯลฯ นอกจากนี้ยังมีขบวนรถอีกประเภทหนึ่ง เรียกว่าขบวนรถสายทางแยก ซึ่งเป็นขบวนรถที่มีวัตถุประสงค์เพื่อบริการประชาชนที่อยู่ห่างไกลจากความเจริญ ไม่ให้มีความเดือดร้อนในการเดินทาง แม้ว่าจะเป็นการบริการเดินรถในสายที่ไม่คุ้มกับทุนก็ตาม การรถไฟฯ ก็ยังบริการเป็นปกติ ทั้งนี้เพราะว่าการรถไฟฯ เป็นสาธารณูปโภค การรถไฟฯ สายทางแยกมีทั้งหมด 8 สายด้วยกัน คือ สายตะวันออกเฉียงใต้ สายบ้านดารา-สวรรคโลก สายหนองปลาตุก-สุพรรณบุรี สายหนองปลาตุก-น้ำตก สายบ้านทุ่งโพธิ์-ศรีวิชัย สายทุ่งสง-กันตัง สายเขาชุมทอง-นครศรีธรรมราช และสายแม่กลอง

1.5 ขบวนรถดีเซลราง หมายถึง ขบวนรถผู้โดยสารที่มีกำลังขับเคลื่อนอยู่ในตัว โดยทั่วไป 1 ชุดรถดีเซลรางจะประกอบด้วยรถกำลัง 1 คัน และรถพ่วงอีก 1-2 คัน ขบวนรถดีเซลรางให้บริการเฉพาะผู้โดยสารชั้นที่ 3 ส่วน ทำการรับส่งผู้โดยสารทั้งในระยะไกลและใกล้ สำหรับการขนส่งผู้โดยสารในระยะใกล้ส่วนมากเรียกขบวนรถดีเซลรางนี้ว่าขบวนรถสายชานเมือง ซึ่งวิ่งระหว่างกรุงเทพฯ กับจังหวัดใกล้เคียง เดินในรัศมี 130 กิโลเมตร นับเป็นบริการที่สนองนโยบายของรัฐบาล อันที่จะพยายามขยายเมืองให้ประชาชนออกไปอยู่รอบๆ กรุงเทพฯ แทนที่จะมาตั้งถิ่นฐานแออัดกันอยู่ในใจกลางกรุงและเป็นปัจจัยพื้นฐานอันสำคัญที่เข้ามารองรับ แม้ว่าถนนหนทางจะได้ตัดขึ้นใหม่อย่างมีวิสัยทัศน์ก็ตามและเป็นที่ยอมรับกันว่า รถชานเมืองสามารถเข้ารองรับได้ดีกว่าช่วยย่นระยะเวลาที่เสียไปอันเนื่องมาจากสภาพการจราจรติดขัดบนถนน และช่วยประหยัดเชื้อเพลิงของชาติได้อีกด้วย ปัจจุบันรถชานเมืองที่การรถไฟฯ จัดเดินวันละ 43 ขบวน แบ่งเป็นสายเหนือ 16 ขบวนสิ้นสุดที่ลพบุรี สายใต้ 6 ขบวนสิ้นสุดที่ราชบุรี สายตะวันออกเฉียงใต้ 5 ขบวนสิ้นสุดที่สถานีแก่งคอย จังหวัดสระบุรี สายตะวันออก 16 ขบวนสิ้นสุดที่ปราจีนบุรี แต่ในจำนวนนี้ยังไม่เพียงพอกับความต้องการของผู้โดยสารที่นับวันแต่จะเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ขบวนรถชานเมืองสายต่างๆ เช่น ขบวนรถที่ 163/164 (กรุงเทพฯ-ลพบุรี) ขบวนรถที่ 201/202 (กรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา) ขบวนรถที่ 173/174 (ธนบุรี-ราชบุรี) ฯลฯ

1.6 ขบวนรถดีเซลรางพิเศษ หมายถึง ขบวนรถซึ่งการรถไฟฯ นำมาวิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งผู้โดยสารที่เดินทางในระยะปานกลาง ตามแผนพัฒนาการเศรษฐกิจของการรถไฟฯ ปี 2525-2529 โดยการรถไฟฯ ได้จัดซื้อรถดีเซลรางทั้งหมด 38 ชุด (76 คัน) จากบริษัท Mitsui & Co. Ltd. ประเทศญี่ปุ่น ในจำนวนนี้เป็นรถดีเซลรางปรับอากาศ จำนวน 12 คัน และบริษัทได้จัดส่งรถทั้งหมดมาให้การรถไฟฯ เรียบร้อยครบ

ตามจำนวนแล้วเมื่อปลายปี 2528 ขบวนการดีเซลรางพิเศษนี้เป็นขบวนการที่การรถไฟฯ ร่วมกับภาคเอกชนจัดบริการเพียงบางขบวนเท่านั้น ขบวนรถเหล่านี้มีการคิดอัตราค่าโดยสารแตกต่างจากการรถไฟฯ เป็นกรณีพิเศษ ขบวนการดีเซลรางพิเศษสายต่างๆ เช่น ขบวนรถที่ 931/932 (กรุงเทพฯ-สุรินทร์) ขบวนรถที่ 905/906 (กรุงเทพฯ-พิษณุโลก) ขบวนรถที่ 947/948 (กรุงเทพฯ-ขอนแก่น)

2. การขนส่งสินค้า การขนส่งสินค้าทางรถไฟ การรถไฟฯ จะจัดไว้เดินทุกวัน ตามกำหนดเวลาและอาจจะจัดเดินตามความต้องการของผู้ใช้บริการได้ตามความเหมาะสม สินค้าที่ขนส่งทางรถไฟนั้น ปกติจำแนกออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ คือ สินค้าประเภทเหมาหลัง (Carload) และสินค้าประเภทหีบห่อวัตถุ (Less-than Carload) ดังที่จะกล่าวในรายละเอียดดังนี้

2.1 การให้บริการขนส่งสินค้าประเภทเหมาหลัง (Carload) การให้บริการประเภทนี้จะเป็นการรับบรรทุกสินค้าที่มีปริมาณมาก ไปในตู้รถสินค้าทั้งคันหรือทั้งหลัง โดยที่เจ้าของสินค้าหรือผู้ส่ง จะต้องแจ้งความจำนงขอใช้รถสินค้าทั้งคันไว้เป็นการล่วงหน้า เพื่อเจ้าหน้าที่การรถไฟฯ จะได้เตรียมรถไว้ให้ตามขนาด และชนิดที่ต้องการ น้ำหนักของสินค้าที่บรรทุกไปในรถแต่ละคัน ต้องไม่เกินกว่าพิกัดน้ำหนักบรรทุกของรถซึ่งจะมีตัวเลขบอกไว้ที่ข้างรถทุกคัน เมื่อบรรทุกสินค้าไว้ในรถเรียบร้อยแล้ว การรถไฟฯ จะนำรถเหมาคันพ่วงไว้กับขบวนรถสินค้าหรือขบวนรถรวม เพื่อส่งไปยังจุดหมายปลายทาง

2.2 การให้บริการขนส่งสินค้าประเภทหีบห่อวัตถุ (Less-than Carload) สำหรับการให้บริการประเภทนี้เป็นบริการที่การรถไฟฯ จัดขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ที่มีความต้องการขนส่งสินค้าจำนวนน้อยๆ เพียงไม่กี่ชิ้น กับการรถไฟฯ โดยอาจจะส่งไปกับขบวนรถโดยสารก็ได้แล้วแต่ความต้องการของผู้ส่ง ซึ่งถ้าเป็นการขนส่งไปกับขบวนรถโดยสาร ค่าใช้จ่ายหรือค่าระวางย่อมจะแพงกว่าการขนส่งไปกับขบวนรถสินค้ามาก เพราะรวดเร็วกว่า การใช้บริการประเภทนี้ เจ้าของสินค้าหรือผู้ส่งจะต้องนำสินค้ามาที่สถานีรถไฟเพื่อให้เจ้าหน้าที่ของการรถไฟฯ ตรวจสอบ ขนาด และน้ำหนัก ก่อนที่จะนำขึ้นไปบรรทุกในตู้รถสินค้าหรือรถโดยสารที่จัดเตรียมไว้ สำหรับสินค้าที่จะจัดส่งประเภทหีบห่อวัตถุ แต่ละชิ้นต้องมีน้ำหนักไม่เกิน 1000 กก. และมีขนาดรูปพรรณพื้นฐานไม่เกินกว่า 2.50 x 1.00 x 0.80 เมตร

ที่กล่าวมาข้างต้นเป็นเรื่องของการให้บริการขนส่งสินค้าโดยทั่วไป นอกจากนี้ยังมีบริการขนส่งสินค้าที่ได้รับการพิจารณาปรับปรุงขึ้นใหม่อีกหลายรูปแบบ เพื่อช่วยให้ผู้ที่มีความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้าได้รับความสะดวกสบาย ประหยัดค่าใช้จ่าย และเก็บรักษาสินค้าคงคลังให้ดียิ่งขึ้น บริการขนส่งสินค้าดังกล่าวมีดังนี้ คือ

1. การขนส่งแบบเหมาขบวน (Train-load) เป็นบริการที่การรถไฟฯ จัดขึ้นเพื่อบริการแก่ลูกค้าที่มีสินค้าจัดส่งคราวละมาก ๆ โดยมีระยะเวลา และมีปริมาณขนส่งสม่ำเสมอไม่ขาดตอน มีจุดส่งและรับแน่นอน ไม่เปลี่ยนแปลงบ่อย ในปัจจุบันการรถไฟฯ ได้จัดบริการขนส่งสินค้าแบบเหมาขบวนให้แก่ผู้ส่งรายใหญ่อยู่หลายรายซึ่งส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุตสาหกรรม สินค้าสำคัญที่ใช้บริการนี้ ได้แก่ ผลิตภัณฑ์น้ำมัน น้ำมันดิบ ปูนซีเมนต์ถุง ปูนซีเมนต์ผง แร่ใยหิน ไม้ซุง ข้าวสารส่งประเทศมาเลเซีย ฯลฯ

2. การขนส่งในระบบประตูถึงประตู (Door to Door) เป็นบริการที่การรถไฟฯ และภาคเอกชนที่มีอุปกรณ์การขนส่ง และมีผลงานในด้านการขนส่งทางถนนที่พอเชื่อถือได้ ร่วมมือกันจัดส่งสินค้าให้แก่ผู้ใช้บริการ ในลักษณะการเข้าไปจัดการตั้งแต่รับขนส่งสินค้าจากโรงงานหรือแหล่งผลิตด้วยรถยนต์บรรทุก เพื่อนำไปขนขึ้นตู้รถไฟที่สถานีต้นทาง เมื่อตู้รถไฟถึงปลายทางแล้วก็จัดการขนลงบรรทุกรถยนต์ขนส่งต่อไปจนถึงคลังสินค้า โดยการรถไฟฯ จะคิดค่าระวางขนส่งรวมทีเดียวทั้งหมด ตัวอย่างของการให้บริการขนส่งในลักษณะนี้ก็คือ การขนส่งน้ำตาลจากโรงงานน้ำตาล ของกรมโรงงานอุตสาหกรรมที่จังหวัด ลำปาง อุดรดิตถ์ และสุพรรณบุรีมายังกรุงเทพฯ การขนส่งน้ำตาลจากจังหวัดขอนแก่นมายังกรุงเทพฯ การขนส่งข้าวสารขององค์การคลังสินค้าไปยังประเทศมาเลเซีย ฯลฯ

3. การขนส่งคอนเทนเนอร์ (Container) เป็นบริการที่ให้ความสะดวกเป็นพิเศษสำหรับผู้ผลิตที่ส่งสินค้าออกไปขายต่างประเทศ เพราะตัดภาระต่าง ๆ ออกไปได้อีกหลายอย่าง เช่น ผู้ส่งใบยาที่เชียงใหม่ซึ่งใช้บริการขนส่งคอนเทนเนอร์ เมื่อเจ้าของสินค้าต้องการส่งใบยาไปให้ลูกค้าเมื่อใด ก็ติดต่อบริษัทเดินเรือหรือเจ้าของคอนเทนเนอร์ให้ติดต่อเจ้าหน้าที่การรถไฟฯ เพื่อส่งรถบรรทุกเข้าไปรับคอนเทนเนอร์เปล่า จากท่าเรือกรุงเทพฯ ซึ่งมีทางรถไฟสร้างเข้าไปให้บริการถึงที่โดยสะดวกและนำรถบรรทุกคอนเทนเนอร์ขึ้นไปถึงเชียงใหม่เพื่อทำการบรรทุกใบยาสูบ เมื่อเสร็จแล้วลากจูงตู้คอนเทนเนอร์มาถึงท่าเรือกรุงเทพฯ เพื่อยกลงเรือบรรทุกต่อไป จะเห็นได้ว่าเจ้าของใบยาสูบตัดภาระที่ต้องทำไปหลายขั้นตอน ... แต่เดิมนั้น เมื่อขนใบยามาถึงกรุงเทพฯ แล้วจะ

ต้องนำไปไว้ในโกดังรอเวลาเรือ เมื่อเรือมาถึงก็จะต้องนำไปใส่เรือและยังต้องทำธุระ  
จัดทำพิธีศุลกากรที่กรุงเทพฯ อีกด้วย แต่เมื่อขนส่งคอนเทนเนอร์แล้วทุกอย่างได้ทำเสร็จ  
เรียบร้อยแล้วที่ต้นทางภายในโรงงานของผู้ส่ง

4. การขนส่งโดยสร้างทางแยกอุตสาหกรรม (Private siding or Industrial siding) เป็นทางรถไฟที่แยกออกจากทางรถไฟสายใหญ่เข้าไป  
ไปสู่โรงงานอุตสาหกรรม คลังสินค้า เข็มืองแร่ แหล่งผลิต ท่าเรือ ฯลฯ การขนส่ง  
โดยสร้างทางแยกอุตสาหกรรม เป็นวิธีการขนส่งที่สามารถนำรถไฟเข้าไปถึงโรงงาน  
อุตสาหกรรม แหล่งผลิต หรือจุดส่งและรับสินค้า วิธีนี้สามารถลดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง  
เพราะตัดการขนส่งหลายทอดลงได้

สำหรับรถบรรทุกสินค้าที่ใช้ในการรถไฟ แบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ  
รถปิด รถเปิด และรถเฉพาะกิจ ดังรายละเอียดดังนี้ คือ

1. รถปิด หมายถึง รถที่จะปิดทุกด้านหรือมีหลังคา เหมาะสำหรับ  
บรรทุกสินค้าที่เสียหายหรือเสื่อมคุณภาพได้ง่ายเมื่อถูกแดดหรือเปียกฝน หรือสินค้าที่เป็นสิ่ง  
ของอันตรายไวไฟเพลิง รถปิดแยกเป็นรถชนิด 4 ล้อ และ 8 ล้อ

1.1 รถ 4 ล้อมีพิกัดบรรทุก 12.5 ตัน และ 15 ตัน  
รถที่มีใช้ ได้แก่ รถตู้ใหญ่ (ตญ.) รถข้างโถงมีหลังคา (ถค.) รถบรรทุกเกลือ (รก.)  
รถบรรทุกสัตว์ (รล.)

1.2 รถ 8 ล้อมีพิกัดบรรทุกระหว่าง 23-39 ตัน รถที่  
มีใช้ ได้แก่ รถโบกี้ตู้ใหญ่ (บตญ.)

2. รถเปิด หมายถึง รถที่ไม่มีหลังคาสำหรับบรรทุกสินค้าประเภท  
วัตถุดิบหรือสินค้าเมื่อถูกแดดเปียกฝนไม่เสียหาย รถเปิดแยกเป็นรถชนิด 4 ล้อ และ 8 ล้อ

2.1 รถ 4 ล้อมีพิกัดบรรทุก 12.5 ตัน และ 15 ตัน  
รถที่มีใช้ เช่น รถข้างต่ำ (ขต.) รถข้างสูง (ขส.) รถข้างต่ำเทข้าง (ขช.)

2.2 รถ 8 ล้อมีพิกัดบรรทุกระหว่าง 23-36 ตัน รถที่มี  
ใช้ เช่น รถโบกี้ข้างต่ำ (บขต.) รถโบกี้ข้างสูง (บขส.) รถโบกี้ข้างโถง (บขถ.) รถ  
โบกี้บรรทุกหินเทข้าง (บขช.) รถโบกี้บรรทุกของหนัก (บขน.)

3. รถเฉพาะกิจ เป็นรถที่ออกแบบสำหรับใช้บรรทุกสินค้าแต่ละชนิดโดยเฉพาะ หรือใช้เฉพาะงาน รถเฉพาะกิจแยกเป็นรถชนิด 4 ล้อ และ 8 ล้อ

3.1 รถ 4 ล้อ ที่มีล้ออยู่ เช่น รถบรรทุกน้ำมัน(ทค.) รถบรรทุกคอนเทนเนอร์(ทค.) รถขานบรรทุกเคลื่อนที่(ชค.)

3.2 รถ 8 ล้อ ที่มีล้ออยู่ เช่น รถโบกี้บรรทุกน้ำมัน(บทค.) รถบรรทุกปูนซีเมนต์เทล่างระบบลมอัด(บชล.) รถโบกี้ปูนซีเมนต์เทล่างระบบธรรมดา(บชท.) รถโบกี้บรรทุกคอนเทนเนอร์(บทค.) รถโบกี้บรรทุกน้ำ(บทน.)

3. การขนส่งรถรวม หมายถึง ขบวนรถที่ประกอบด้วยรถโดยสารและตู้รถสินค้าทั้งสองชนิดรวมกัน มีจุดมุ่งหมายที่จะให้บริการประชาชนในท้องถิ่นและผู้ขนส่งสินค้ารายย่อย นอกจากนี้ยังลากจูงรถสินค้าที่บรรทุกหรือรถเปล่าตามรายสถานีไปยังสถานีชุมทางหรือต้นทางและกลับกัน สำหรับรถโดยสารจะจัดไว้บริการเฉพาะรถชั้น 3 และสินค้าที่ขนส่งมักจะเป็นสินค้าประเภทห่อวัตถุ(Less-than Carload) ระยะเดินรถสั้นและหยุดเกือบทุกสถานี จึงใช้เวลาในการเดินรถมากที่สุด เมื่อเปรียบเทียบกับการเดินทางขบวนรถอื่นๆ ในระยะทางที่เท่ากัน ขบวนรถประเภทนี้เป็นที่ทราบกันดีว่าไม่อาจจะวิ่งได้ตามกำหนดเวลาขึ้นอยู่กับ การขึ้นขึ้นลงและต่อพ่วงรถรายทาง ขบวนรถรวมสายต่างๆ เช่น ขบวนรถที่ 349/350 (หนองปลาตุก-กาญจนบุรี) ขบวนรถที่ 261/261 (นครราชสีมา-ขอนแก่น) ขบวนรถที่ 251/252 (กรุงเทพฯ-กบินทร์บุรี) ขบวนรถที่ 345/346 (หนองปลาตุก-สุพรรณบุรี) ฯลฯ

4. ขบวนรถนำเที่ยว หมายถึง ขบวนรถที่การรถไฟฯ จัดทำขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์จะทำรายได้เสริมให้กับกิจการของตน โดยการนำล้อเลื่อนที่พอมีเหลือว่างอยู่นำมาใช้ให้เกิดประโยชน์มากที่สุด รถไฟเพื่อการนำเที่ยวมีมานานแล้ว คือ ในปี 2509 มีการจัดนำเที่ยวโดยจัดเป็นระบบเหมาจ่ายรวมค่าพาหนะ ที่นั่ง อาหาร และค่าบริการอื่นๆ ในการท่องเที่ยวทั้งหมด ต่อมาก็ได้ยกเลิกเพราะไม่มีรถเพียงพอที่จะสนองความต้องการได้ และเป็นผลให้เกิดข้อบกพร่องต่องานจัดบริการขนส่งสาธารณะซึ่งเป็นงานหลัก ต่อมาในปี 2519 การรถไฟฯ ได้จัดนำเที่ยวขึ้นอีกครั้งหนึ่ง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อชักจูงให้คนที่ไม่เคยเดินทางโดยรถไฟได้สนใจการเดินทางประเภทนี้มากขึ้น โดยอาศัยการท่องเที่ยวเป็นสื่อและจะจัดให้มีการนำเที่ยวเฉพาะในวันหยุดราชการ วันเสาร์ และวันอาทิตย์ ทั้งนี้เพื่อไม่ให้มีปัญหาในด้านการขาดแคลนล้อเลื่อนดังเช่นที่แล้มาแล้ว ขบวนรถนำเที่ยวสายต่างๆ มีทั้ง การรถไฟฯ จัดนำเที่ยวเองและการรถไฟฯ จัดร่วมกับภาคเอกชนในการจัดนำเที่ยว ขบวนรถนำเที่ยวสายต่างๆ เช่น กรุงเทพฯถึง น้ำตก หัวหิน สุราษฎร์ธานี ชุมพร อุบลราชธานี เชียงใหม่ บ้านริมแคว อุทยานแห่งชาติ ปราสาทเมืองสิงห์ ฯลฯ

5. โรงแรมรถไฟ โรงแรมรถไฟมีทั้งหมด 3 แห่ง ด้วยกัน คือ โรงแรม เชียงใหม่ หาดใหญ่ และหัวหิน ซึ่งจะแยกรายละเอียดแต่ละโรงแรมดังนี้

5.1 โรงแรมเชียงใหม่ มีอาคารโรงแรมซึ่งเป็นอาคารตึก 6 ชั้น ซึ่งประกอบด้วยห้องพักจำนวน 76 ห้อง พร้อมอุปกรณ์เครื่องปรับอากาศ เช่น พัดลม เครื่องปรับอากาศ เครื่องทำน้ำร้อน ฯลฯ รวมทั้งกิจกรรมห้องอาหาร ค็อกเทลเลาจ์ (Cocktail Lounge) คีอ啡ชี้อฟ(Coffee shop) ไนต์คลับ สระว่ายน้ำ นอกจากนี้ ยังมีบ้านพักพนักงานโรงแรมเป็นอาคารไม้รวม 5 หลังและบังกาโล เป็นอาคารไม้ 8 หลัง มีพื้นที่ทั้งหมด 39 ไร่ 3 งาน

5.2 โรงแรมหาดใหญ่ มีอาคารโรงแรมซึ่งเป็นอาคารตึก 3 ชั้น ซึ่งประกอบด้วยชั้นล่างเป็นห้องอาหาร ซึ่งดำเนินการขายอาหารและเครื่องดื่ม มีห้องอาหารพร้อมห้องครัว และห้องสุขา มีพื้นที่ประมาณ 442 ตารางเมตร ชั้นสองเป็นห้องพัก ซึ่งมีห้องพักคู่เป็นห้องปรับอากาศจำนวน 22 ห้อง ห้องชุดปรับอากาศ 4 ห้อง ห้องพักรวมจำนวน 20 ห้อง รวมจำนวน 46 ห้อง ห้องผู้จัดการ 1 ห้อง ห้องเก็บของ 1 ห้อง และห้องโถงพร้อมลิฟท์ มีพื้นที่ประมาณ 1,970 ตารางเมตร และชั้นสามจะเป็นห้องทำงานเพื่อดำเนินกิจการโรงแรม มีพื้นที่ประมาณ 1,010 ตารางเมตร

5.3 โรงแรมหัวหิน ประกอบด้วยส่วนสำคัญ 2 ส่วน คือ ส่วนที่เป็น โรงแรมและสนามกอล์ฟ

5.3.1 ส่วนที่เป็นโรงแรม ประกอบด้วย อาคารตึกเก่า 1 หลัง มีห้องพัก 28 ห้อง และอาคารตึกใหม่ 1 หลัง มีห้องพัก 22 ห้อง พร้อมทั้งเครื่องประกอบ และอุปกรณ์ต่างๆ เช่น พัดลม เครื่องปรับอากาศ ระบบทำน้ำร้อน ฯลฯ ทั้งหมดตั้งอยู่บนเนื้อที่ประมาณ 25 ไร่ 10 ตารางวา นอกจากนี้ยังมี บังกาโล ดี.1 หลัง เป็นอาคาร ไม้ทั้งหลังตั้งอยู่ในเนื้อที่ประมาณ 4 ไร่ 2 งาน 31 ตารางวา บังกาโลขนาดต่างๆเป็น อาคารไม้ทั้งหมดรวม 24 หลัง ตั้งอยู่ในเนื้อที่ประมาณ 12 ไร่ 3 งาน 50 ตารางวา โมเต็ลเป็นอาคารตึกมีทั้งหมด 20 หน่วย ตั้งอยู่ในเนื้อที่ประมาณ 5 ไร่ 3 งาน 50 ตารางวา และกลุ่มบ้านพักพนักงานโรงแรมรถไฟหัวหินทุกระดับ เนื้ออาคารไม้ทั้งหมดตั้งอยู่ในเนื้อที่ประมาณ 7 ไร่ 2 งาน 42 ตารางวา

5.3.2 ส่วนที่เป็นสนามกอล์ฟ ประกอบด้วย เก็สเฮาส์ ซึ่งเป็นอาคารติดอยู่ด้านหลังสถานีรถไฟหัวหิน มีทั้งหมด 16 ห้อง ตั้งอยู่ในเนื้อที่ประมาณ 3 ไร่ 3 งาน 25 ตารางวา และสนามกอล์ฟรถไฟหัวหิน รวมทั้งสนามซ้อม(Driving Range) อาคารและส่วนควบต่างๆ รวมอุปกรณ์ภายในบริเวณ ตลอดจนบ่อเก็บน้ำ จำนวน 5 บ่อ โรงสูบน้ำกิน ถังเก็บน้ำกิน ซึ่งทั้งหมดตั้งอยู่ในบริเวณเนื้อที่ประมาณ 500 ไร่ โดยไม่รวมกลุ่มบ้านพักพนักงานรถไฟข้างสนามซ้อม

กิจกรรมที่สนับสนุนบริการหลัก ประกอบด้วยกิจกรรมต่างๆ ดังนี้

1. รถเสียบียง เป็นลักษณะการจัดบริการจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มทุกประเภทบนรถไฟ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการเดินทางโดยทางรถไฟ รถเสียบียงประกอบด้วยอุปกรณ์เครื่องใช้สำหรับเก็บรักษาคุณภาพอาหารและเครื่องดื่ม โดยให้หม้อหุงข้าวชนิดแก๊สซึ่งรักษาคุณภาพอาหารให้ร้อนตลอดเวลา และใช้ตุ๋นแทนเสลซึ่งสามารถเก็บรักษาความเย็นได้นานสำหรับแช่แข็งและเครื่องดื่มให้เย็นตลอดเวลา และยังมีเครื่องมือเครื่องใช้ในการปรุงประกอบอาหาร เช่น ภาชนะ จาน ชาม ช้อนส้อม ถ้วยแก้ว ชุดเครื่องประจำโต๊ะอาหาร ฯลฯ ที่มีคุณภาพดีพอสมควรและสะอาดถูกสุขลักษณะ นอกจากนี้ก็มีพนักงานบริการซึ่งมีหน้าที่จำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มบนขบวนรถ พนักงานบริการต้องเป็นผู้ที่มีร่างกายหรือสุขภาพไม่เป็นที่พึงรังเกียจของสังคม และขณะปฏิบัติงานต้องแสดงกริยามารยาทอันดีต่อผู้โดยสาร เป็นต้น

2. การบำรุงทางและสิ่งปลูกสร้าง ได้แก่ กิจกรรมต่างๆที่เกี่ยวกับเส้นทางในการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า ประกอบด้วยกิจกรรมต่างๆ ดังนี้

2.1 การบำรุงพื้นที่ทาง ได้แก่ การบำรุงรักษาพื้นที่ทาง การระเบิดหินรื้อทางชั่วคราว ณ ที่ซึ่งคันดินถล่มหรือน้ำพัดพัง สร้างทางชั่วคราว ณ ที่ซึ่งคันดินถล่ม บำรุงรักษามูลดินที่ได้รับความเสียหายจากกระแสน้ำพัดหรือถุกน้ำพัดพัง เคลื่อนย้ายหินที่อาจก่ออันตราย การบำรุงรักษาทำความสะอาดลำคูและทางน้ำไหล ปิดทางและการบำรุงรักษาชั้นมูลดิน ในกรณีน้ำพัดพัง ทำสวนตกแต่งต้นไม้รายทางรถไฟ ถมดินอัดหมอนรองราง ถมหลุมย่ำดิน ฯลฯ

2.2 การทำความสะอาดทั่วไป ได้แก่ การตัด กวาด เอาตอไม้ หญ้า วัชพืช ออกจากสิทธิทางเดิน โถ และชุดพื้นที่เพื่อป้องกันไฟไหม้ แต่งหินถมทางและถางแนวที่มีหญ้าปกคลุม เอาเศษของต่างๆ ซึ่ถ้า สิ่งโสโครก และวัตถุอื่นๆ

นอกจากสิทธิทางเดิน ทางประธานและทางที่ปลายทาง รวมทั้งการทำความสะอาดที่สถานี รถไฟ ย่านรถจักรและย่านรถพ่วง และการทำความสะอาดถนนที่ใช้เป็นทางรถไฟ ฯลฯ

2.3 การรักษาความปลอดภัย ได้แก่ การเผ่ายาม เติมน้ำมันตรวจสอบ สะพาน อุโมงค์ อาคาร สถานี และทรัพย์สินต่างๆ

2.4 อุโมงค์และทางใต้ดิน ได้แก่ การก่อกิน ไม้ และโลหะทั้งหมด ที่บุเข้ากับอุโมงค์และทางใต้ดิน สำหรับขบวนรถผ่าน รวมทั้งการบำรุงรักษาระบบการระบายน้ำ การให้แสงสว่าง การระบายอากาศ ฯลฯ

2.5 สะพานและช่องน้ำ ได้แก่ การถม ลอก และทำความสะอาดช่องน้ำ รวมทั้งการป้องกันทำนบกั้นน้ำ ผนังคอนกรีตเพื่อก่ออิฐปากท่อ ทางน้ำ ร่องน้ำ ป้องกัน พื้นสะพาน ใส่กรวดกั้นไฟ กำแพงกั้นดิน การทิ้งหินรอบตะม่อ ระบายการระบายน้ำ การทิ้งหินที่ปากท่อ เครื่องเลื่อนสะพาน ค้ำยันท่อระบายน้ำ การกั้นน้ำ ไม้ประกับหมอน ปีกเขื่อน ปีกตะม่อ ฯลฯ

2.6 สะพานสูง ได้แก่ การสร้างและการบำรุงรักษาสะพานสูง ลักษณะของสะพานสูงรางนั้นจะต้องยกขึ้นเหนือระดับถนน

2.7 หมอนรองราง ได้แก่ หมอนทางข้าม หมอนทางหลัก หมอนสะพาน และหมอนรองรางอื่นๆ ที่ใช้ในการสร้างทางเพื่อการสัญจร

2.8 รางเหล็ก ได้แก่ การสร้างและการบำรุงรักษารางเหล็ก ซึ่งประกอบด้วย การขนราง การรายรางไปตามทาง การตัด เจาะ ไล่ การวางรางในทาง ฯลฯ

2.9 เครื่องประกอบราง ได้แก่ การติดตั้งเครื่องประกอบรางทุกชนิด เพื่อใช้ในการสร้างและการบำรุงรักษา รายการของเครื่องประกอบราง เช่น เหล็ก ประกับราง แฉงบังคับรางกั้น ที่ยึดประแจ เครื่องกั้นทางเดิน เครื่องยึดราง คันโยก เกลียวยึดราง สลักเกลียวต่อราง เครื่องบังคับให้รถตกราง หัวต่อราง ประแจทางหลัก หัวตะเฒ่ โคมประแจ ฉนวนกั้นไฟประจำทาง ฯลฯ

2.10 หินโรยทาง ได้แก่ การจัดเตรียมพื้นทางและการลงกรวด หินทราย และวัตถุโรยทางอื่นๆที่คล้ายกัน ที่ใช้ในการสร้างทางและการบำรุงรักษา

2.11 รั้วและเครื่องหมาย สำหรับรั้ว ได้แก่ การสร้างและการบำรุงรักษารั้วเขตสิทธิทางเดิน เช่น รั้วกันสัตว์ ปีกรั้ว รั้วต้นไม้ ฯลฯ ส่วนเครื่องหมาย ได้แก่ การสร้างและการบำรุงรักษาเครื่องหมายต่างๆเช่น เครื่องหมายบอกชื่อสะพาน ชื่อสัญญาณ ชื่อสถานี เครื่องหมายเตือนให้ระวังอุโมงค์ เครื่องหมายบอกบริเวณย่าน ฯลฯ



2.12 สถานีและที่ทำการ ได้แก่ การสร้างและการบำรุงรักษาสถานี และที่ทำการ รวมทั้งการติดตั้งเครื่องอุปกรณ์และเครื่องเฟอร์นิเจอร์ อันจำเป็นต้องติดตั้งไว้เพื่อจะใช้กับสิ่งปลูกสร้างนั้น รายการของสถานีและที่ทำการ เช่น ห้องสัมภาระที่รับส่งสินค้า อาคารและห้องสำหรับพนักงานและขบวนรถ ร้ว โรงเก็บเครื่องดับเพลิง ชานชาลาสินค้า ชานชาลาสถานี สถานีสินค้า สถานีโดยสาร คลังสินค้า คลังพัสดุ ห้องน้ำ ฯลฯ

2.13 อาคารรายทาง ได้แก่ การสร้างและการบำรุงรักษาอาคารรายทางต่างๆ อาคารเหล่านี้ เช่น โรงเก็บพัสดุ โรงเหล็ก โรงงานรางสำหรับบำรุงรักษาวัสดุใช้กับทาง บ้านพัก ที่เก็บเศษพัสดุ คลังพัสดุ โรงช่างไม้ โรงเก็บเครื่องมือ โรงเก็บเครื่องดับเพลิง โรงย้อม โรงบำรุงรักษา โรงประแจ สำนักงาน โรงเก็บไม้กระดาน ฯลฯ

2.14 สถานีจ่ายน้ำ ได้แก่ การสร้างและการบำรุงรักษาสถานีจ่ายน้ำ รวมทั้งสิ่งปลูกสร้าง เครื่องอำนวยความสะดวก และอุปกรณ์อันจำเป็นต้องติดตั้งเพื่อใช้ ณ สถานีที่อันเป็นสถานีจ่ายน้ำ เช่น หม้อน้ำ เครื่องสูบน้ำ เชื้อเพลิงน้ำ ทำบ่ ท่อไอน้ำ อาคารบนเขื่อน โรงกรองน้ำ ถังน้ำและฐาน ถังเก็บน้ำ แอ่งขังน้ำ บ่อรองน้ำ ถังน้ำตามทาง ท่อกั้นน้ำ บันจันตักน้ำ โรงสูบน้ำ กังหันลม ฯลฯ

2.15 สถานีเชื้อเพลิง ได้แก่ การสร้างและการบำรุงรักษาสถานีเชื้อเพลิง รวมทั้งสิ่งติดตั้งและอุปกรณ์ต่างๆ ซึ่งการรถไฟใช้ในการดำเนินงานสถานีเชื้อเพลิงเช่น บ่อเก็บน้ำมัน ถังน้ำมัน ชานชาลาสำหรับเชื้อเพลิง โรงหรือสถานีเชื้อเพลิง ปิมน้ำมัน ฯลฯ

2.16 โรงงานและโรงจักร ได้แก่ การสร้างและการบำรุงรักษาอาคารโรงงานและโรงจักร รวมทั้งสิ่งติดตั้งและอุปกรณ์ซึ่งการรถไฟใช้ในการบำรุงรักษาและจัดเตรียมเครื่องบริภัณฑ์ เช่น โรงอัดลม ห้องแล็บ โรงเครื่องกล โรงเหล็ก โรงรถ โรงซ่อมรถ ที่ทำการโรงงาน โรงรถจักร โรงบัดกรี โรงเก็บเครื่องมือ ฯลฯ

2.17 การสื่อสาร ได้แก่ การบำรุงรักษาเครื่องโทรเลข โทรศัพท์ วิทยุ เรดาร์ เครื่องสื่อสารติดกับรถ และระบบการสื่อสารอื่นๆ รวมทั้งอุปกรณ์ ณ สถานีส่งและรับ เช่น แบตเตอรี่ หม้อแปลงไฟฟ้า มาตรการไฟฟ้า เครื่องบังคับกระแสไฟ โทรศัพท์ ขนวนไฟฟ้าและเครื่องป้องกัน เครื่องทดสอบ แผงไฟฟ้า ฯลฯ

2.18 สัญญาณและประแจกล ได้แก่ การสร้างและการบำรุงรักษาสัญญาณและประแจกล ซึ่งควบคุมการเคลื่อนไหวของรถจักรและขบวนรถเพื่อป้องกันการจลาจลที่ถนนข้ามทางรถไฟ

3. การบำรุงเครื่องบริษัทรถไฟ ได้แก่ กิจกรรมต่างๆที่เกี่ยวกับเครื่องบริษัทรถไฟ ประกอบด้วยกิจกรรมต่างๆดังนี้ คือ

3.1 เครื่องจักรในโรงงาน ได้แก่ การบำรุงรักษาเครื่องจักรและเครื่องมืออื่นๆ ซึ่งอยู่ในโรงงานและโรงรถจักร เช่น เครื่องอัดอากาศ เตาลอหม เครื่องเจียรไนและขัดมัน เครื่องกว้าน เครื่องเป่า แม่แรงชนิดไฮดรอลิค หม้อสำหรับให้กำลังงาน เครื่องกลึง เครื่องย้ำหมุดเหล็ก เครื่องเจาะ แม่แรงยกของ เครื่องสี เครื่องตัดท่อทำเกลียว เครื่องเชื่อม เครื่องจักรต่างๆ ฯลฯ

3.2 เครื่องจักรในโรงกำเนิดกำลัง ได้แก่ การบำรุงรักษาเครื่องจักรและเครื่องกลอื่นๆ ในโรงกำเนิดกำลังและในสถานีย่อย ซึ่งมีไว้เพื่อผลิตและแปรรูปกำลังงานไปใช้ในการเดินขบวนรถและในรถพ่วง หรือเพื่อผลิตกำลังความร้อนและแสงสว่างสำหรับสถานี โรงงาน และเพื่อธุรกิจทั่วไป เครื่องจักรในโรงกำเนิดกำลัง เช่น เครื่องกำเนิดไฟฟ้า เครื่องอุ่นน้ำเข้าหม้อ เครื่องกลไกและเครื่องมือ เครื่องเพิ่มกำลัง เครื่องตัดวงจร เครื่องวัดความดันไฟฟ้า เครื่องเปลี่ยนกระแสไฟ ฯลฯ

3.3 การบำรุงรักษารถจักรไอน้ำ ได้แก่ การบำรุงรักษารถจักรไอน้ำ และรถลำเลียงซึ่งใช้ในการขนส่ง การบำรุงรักษาส่วนประกอบต่างๆของรถจักร เช่น ไขควง หนักรถ ที่วางแขน กันสาด เครื่องติดตั้งห้ามล้อ เครื่องล้อลมอัด เครื่องมือ และท่อไอน้ำให้ความร้อน เครื่องให้อาณัติสัญญาณรถไฟ เครื่องมือดับเพลิง ฯลฯ

3.4 การบำรุงรักษารถจักรชนิดอื่นๆ ได้แก่ การบำรุงรักษารถจักรที่ใช้ในงานด้านการขนส่ง (อันไม่ใช่รถจักรไอน้ำ) รวมทั้งอุปกรณ์ เครื่องประดับ เครื่องติดตั้ง อันจำเป็นต้องมีไว้เพื่อใช้งาน

3.5 การสร้างและการบำรุงรักษารถสินค้า ได้แก่ การบำรุงรักษา รถบรรทุกและส่วนประกอบต่างๆ ที่ติดอยู่กับรถบรรทุกที่ใช้ในงานด้านการขนส่ง รวมทั้ง อุปกรณ์ เครื่องประดับ เครื่องติดตั้งอันจำเป็นต้องมีไว้เพื่อใช้งาน รถบรรทุกต่างๆ เช่น รถบรรทุกหิน รถบรรทุกปูน รถบรรทุกท่อนไม้ รถบรรทุกน้ำมัน รถบรรทุกแร่ รถเทข้าง รถข้างโถง รถบรรทุกพืชผล รถบรรทุกสัตว์ ฯลฯ

3.6 การสร้างและการบำรุงรักษารถโดยสาร ได้แก่ การบำรุงรักษา รถโดยสารและส่วนประกอบต่างๆ รวมทั้งอุปกรณ์ เครื่องประดับ เครื่องติดตั้งอันจำเป็นต้องมีไว้เพื่อใช้งาน รถโดยสารต่างๆ เช่น รถนั่ง รถนอน รถรวม รถเสียบียง ฯลฯ



3.7 การบำรุงรักษาเครื่องบริภัณฑ์อุปกรณ์ ได้แก่ การบำรุงรักษา  
เครื่องบริภัณฑ์อุปกรณ์ที่ใช้บนทางรถไฟ เครื่องบริภัณฑ์อุปกรณ์ที่ใช้บนทางรถไฟ เช่น  
เครื่องห้ามล้อลม เครื่องให้แสงสว่าง เครื่องจักรบนขบวนรถ เครื่องยนต์บนรถ  
เครื่องให้อาณัติสัญญาณขบวนรถ ฯลฯ

#### ปัจจัยสำคัญของระบบการขนส่งทางรถไฟ

การขนส่งทางรถไฟ นับเป็นการเคลื่อนย้ายสินค้าหรือบริการไปสู่แหล่งที่มี  
ความต้องการ ซึ่งการขนส่งในปัจจุบันประกอบด้วยปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดบริการขนส่ง  
4 ประการคือ

1. เส้นทางขนส่ง (Way) ได้แก่ แนวทางหรือเส้นทางของการขนส่ง  
ในที่นี้ก็คือทางรถไฟ ความยาวและขอบข่ายของเส้นทางรถไฟจัดว่าเป็นปัจจัยที่สำคัญอย่าง  
หนึ่งในการมีบทบาทการขนส่งทางรถไฟ และในขณะเดียวกันก็กำหนดขีดความสามารถ  
ในการให้บริการทางรถไฟด้วย นั่นคือถ้าความยาวของทางรถไฟมีมากและกระจายไปยัง  
ทิศทางต่างๆก็สามารถดำเนินการขนส่งทางรถไฟได้อย่างกว้างขวางและทั่วถึง ปัจจุบัน  
การรถไฟมีระยะทางที่เปิดการเดินรถแล้วทั้งสิ้น 3825.274 กิโลเมตร เมื่อรวม  
ความยาวระยะทางทั้งหมดคือระยะทางที่เปิดเดินรถทางคู่และทางหลักด้วยจะเป็นความยาว  
ทั้งสิ้น 4417.221 กิโลเมตร โดยมีเส้นทางดังนี้

ทางเหนือ ถึง จังหวัดเชียงใหม่ ระยะทาง 751 กิโลเมตร  
ทางใต้ ถึง จังหวัดนราธิวาส(สุโหงโกลก) ระยะทาง 1159  
กิโลเมตร และสงขลา(หาดใหญ่) ระยะทาง 945 กิโลเมตร  
ทางตะวันออก ถึง จังหวัดปราจีนบุรี(อรัญประเทศ) ระยะทาง 255  
กิโลเมตร  
ทางตะวันออกเฉียงเหนือ ถึง จังหวัดอุบลราชธานี ระยะทาง 575  
กิโลเมตร และหนองคายระยะทาง 624 กิโลเมตร  
ทางตะวันตก ถึง จังหวัดกาญจนบุรี(น้ำตกเขาพัง) ระยะทาง 210  
กิโลเมตร

นอกจากนี้ยังมีเส้นทางรถไฟสายใหม่ในเส้นทางตะวันออก จาก ฉะเชิงเทรา-ท่าเรือสัตหีบ เพิ่มขึ้นอีกสายหนึ่ง ระยะทาง 134 กิโลเมตร ซึ่งสามารถอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าขาเข้าและสินค้าขาออกระหว่างแหล่งผลิตและท่าเรือ น้ำลึกสัตหีบได้เป็นอย่างดี

2. พาหนะ(Vehicle) หมายถึง ล้อเลื่อนหรืออุปกรณ์ที่ใช้ทำการขนส่ง ผู้โดยสารหรือสินค้า เช่น ตู้รถโดยสาร ตู้รถสินค้า แคร่รถบรรทุก ฯลฯ ตู้รถโดยสารและตู้รถสินค้า เป็นตู้รถที่ทำการบรรทุกคนโดยสารและสินค้าโดยไม่มีกำลังขับเคลื่อนในตัวเอง จะต้องนำมาพ่วงรวมกันเป็นขบวนแล้วใช้รถจักรทำการลากจูงขบวนรถที่มีตู้โดยสารตลอดทั้งขบวนเรียกว่า ขบวนรถโดยสาร(Passenger trains) ขบวนรถที่มีตู้รถสินค้าตลอดทั้งขบวนเรียกว่า ขบวนรถสินค้า(Freight trains) และขบวนรถที่มีทั้งตู้รถโดยสารและตู้รถสินค้า พ่วงรวมอยู่ในขบวนเดียวกันเรียกว่า ขบวนรถรวม(Mixed trains)

3. แรงขับเคลื่อน(Motive power) หมายถึง แรงผลักดันที่ทำให้ยานพาหนะเคลื่อนที่ไปตามเส้นทางขนส่งได้ ในที่นี้ก็คือ แรงขับเคลื่อนของรถจักร (รถไฟ) และยิ่งรวมไปถึง เชื้อเพลิง(Fuel) ที่ช่วยให้เกิดแรงผลักดันพาหนะให้เคลื่อนย้ายไปตามเส้นทางขนส่ง ยานพาหนะและกำลังขับเคลื่อนของทางรถไฟนั้น ส่วนใหญ่จะแยกออกจากกัน โดยมีรถจักรเป็นต้นกำเนิดกำลังขับเคลื่อนลากจูงรถพ่วง ไม่ว่าจะ เป็นรถโดยสารหรือรถสินค้าเป็นขบวนไปตามเส้นทาง แต่ละขบวนประกอบด้วยรถพ่วง จำนวนตั้งแต่ 3-4 คัน จนถึงประมาณ 60 คันรถชนิด 4 ล้อ สำหรับรถโดยสารที่มีกำลังขับเคลื่อนอยู่ในตัวเองโดยใช้วิธีติดเครื่องยนต์และระบบถ่ายทอดกำลังไว้ใต้ท้องรถโดยสาร ชุดละ 2 หรือ 3 คัน เรียกว่า รถดีเซลราง ปกติใช้ขนส่งผู้โดยสารเท่านั้นและวิ่งแยกเป็นขบวนต่างหาก ไม่นำมาปะปนกับขบวนรถธรรมดา มีความคล่องตัวในการปฏิบัติงานมาก แต่ก็มีข้อจำกัดหลายประการเช่นเดียวกัน

4. แรงงาน(Labour) ได้แก่ มนุษย์ที่ทำหน้าที่ควบคุมยานพาหนะให้เคลื่อนที่ไปตามเส้นทางที่ต้องการ หรือให้หยุดตามเส้นทางที่ต้องการให้หยุด เช่น พนักงานขับรถ เป็นต้น

การขนส่งที่ดีจะมีลักษณะที่สำคัญ คือ สะดวก(Confort) ปลอดภัย(Safety) รวดเร็ว(Speed) ตรงต่อเวลา(Punctuality) และประหยัด(Economy)