

บทที่ 1

บทนำ



๑.๑ ความเป็นมาของปัญหา

ในปี พ.ศ. ๒๓๘๘ พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้รับรถไฟเล็กหนึ่งขบวน ประกอบด้วย หัวรถจักรไอน้ำ และรถพ่วงหลายคัน พร้อมรางประกอบเป็นทางรถไฟ เดินได้เหมือน ขบวนรถไฟจริง เป็นพระราชบรรณาการจาก คหีน วิศวกรเรีย กษัตริย์อังกฤษ หลังจากนั้นกิจการรถไฟก็เป็นที่สนพระทัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเป็นอย่างยิ่ง ถึงกับทรงเสด็จไปทอดพระเนตรกิจการรถไฟในแหลมมลายู ชวา และฮินดี ในปี พ.ศ. ๒๔๑๔ ทรงโปรดเกล้าให้ทำการสำรวจที่ดินเพื่อสร้างทางรถไฟ. โดยทำสัญญาสำรวจทางกับชนชาติอังกฤษ เมื่อวันที่ ๑๖ มีนาคม พ.ศ. ๒๔๓๐ ต่อมาพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงตั้งกรมรถไฟหลวงขึ้นในเดือนตุลาคม พ.ศ. ๒๔๓๓ และพระองค์เสด็จมาประกอบพิธีกระทำพระฤกษ์การก่อสร้างทางรถไฟจากหัวลำโพง ไปโคราช เมื่อวันที่ ๕ มีนาคม พ.ศ. ๒๔๓๔ ต่อมาเมื่อวันที่ ๒๖ มีนาคม ๒๔๓๕ (ปัจจุบันถือเป็นวันสถาปนากิจการรถไฟ) ได้เสด็จมาเป็นประธานในรัฐพิธีเปิดการเดินรถ และทรงเป็นผู้โดยสาร พร้อมด้วยคณะพระประยูรญาติเสด็จพระราชดำเนินโดยทางรถไฟ จากสถานีหัวลำโพง ถึงสถานีกรุงเก่า ทั้งไปและกลับ เมื่อวันที่ ๒๘ มีนาคม พ.ศ. ๒๔๓๕ จึงได้เปิดการเดินรถให้ประชาชนโดยสารไปมาได้ มีขบวนรถไฟขบวนวันละ ๔ ขบวน ๔ สถานี คือ หัวลำโพง บางซื่อ หลักสี่ หลักหก คลองรังสิต เขียงราก เปียงรากน้อย บางปะอิน กรุงเก่า เป็นระยะทางรวม ๗๑ กิโลเมตร ใช้รถจักรไอน้ำ ๖ คัน รถโดยสาร ๒๗ คัน รถสินค้า ๔๘ คัน และได้ก่อสร้างขยายต่อไปเรื่อย ๆ เป็นระยะ ๆ โดยสร้างเป็นทางรถไฟขนาดกว้าง ๕ ฟุต ๘.๕ นิ้ว (๑๔๕๓ มม.)

เส้นทางรถไฟที่เปิดการเดินรถในขณะนั้น มีดังนี้

สายเหนือ ถึง ลพบุรี ปากน้ำโพ พิษณุโลก ชุมทางบ้านดารา ล่วงครคโลก ปางต้นผึ้ง

สายตะวันออกเฉียงเหนือ ถึง แก่งคอย โคราช

สายใต้ จากบางกอกน้อย ถึง เพชรบุรี

สายตะวันออก จากหัวลำโพง ถึง แปรริ้ว

หลังจากที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงเสด็จลี้ภัยแล้ว พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ก็ได้ทรงทำนุบำรุงต่อโดยไม่หยุดยั้ง โดยเปลี่ยนชื่อสถานีหัวลำโพงเป็นกรุงเทพ กรุงเทพฯ เป็นอยุธยา โคราชเป็นนครราชสีมา และอื่น ๆ ใช้อักษรย่อว่า รฟล. ภาษาอังกฤษ ใช้คำว่า THE ROYAL STATE RAILWAY OF SIAM ใช้อักษรย่อว่า R.S.R. ทรงให้สร้างและเปิดการเดินรถไฟไปเรื่อย ๆ และขยายเส้นทางเดินรถต่อดังนี้

สายเหนือ ถึง แม่พริก ผาขาว นครลำปาง เชียงใหม่ (เมื่อวันที่ ๑ มกราคม พ.ศ. ๒๔๖๔ เลี้ยวเวลาเจาะถ้ำขุนตาลยาว ๑๓๖.๐๕ เมตร เป็นเวลา ๑๐ ปี ระยะทาง ๗๕๑.๔๒ กิโลเมตร จากกรุงเทพ)

สายตะวันออกเฉียงเหนือ ถึง ศรีสะเกษ อุบลราชธานี (เมื่อวันที่ ๑ เมษายน พ.ศ. ๒๔๗๓ ระยะทาง ๔๗๕.๑๐ กิโลเมตร จากกรุงเทพ)

สายใต้ ถึง หัวหิน ชุมพร ชุมทางหาดใหญ่ ปาดังเบซาร์ (มีหัวหน้าเสมีนไทย และนายสถานีของมลายู ค่าใช้จ่ายแบ่งครึ่ง ระยะทาง ๔๗๓.๘๔ กิโลเมตร จากธนบุรี) สุโขทัย-ลก เมื่อวันที่ ๑๗ กันยายน พ.ศ. ๒๔๖๔ มีหัวหน้าเสมีนของมลายูและนายสถานีของไทย ระยะทาง ๑๑๔๒.๘๔ กิโลเมตร จากธนบุรี) เป็นทางรถไฟ ขนาดกว้าง ๑.๐๐ เมตร เพื่อเชื่อมกับทางรถไฟของสหพันธรัฐมลายู และได้เปลี่ยนเส้นทางรถไฟทุกสายเป็นขนาดกว้าง ๑.๐๐ เมตร ทั้งหมด เริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๔๖๒ สำเร็จบริบูรณ์เดือน เมษายน พ.ศ. ๒๔๗๗

สายตะวันออก ถึง กบินทร์บุรี อัญประเทศ (เมื่อวันที่ ๑ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๔๖๔ ระยะทาง ๒๕๕ กิโลเมตร จากกรุงเทพ)

ในวันที่ ๒๔ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๗๕ ประเทศไทยเปลี่ยนแปลงระบอบการปกครองเป็นระบอบประชาธิปไตย ได้เปลี่ยน "กรมรถไฟแผ่นดินแห่งกรุงสยาม" เป็น "กรมรถไฟ"

วันที่ ๒๔ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๘๔ เปิดการเดินรถถึง อุดรธานีสร้างทางคู่งชุมทางบ้านภาชี ระยะทางทั้งหมด ๔๐ กิโลเมตร

วันที่ ๒๔ มิถุนายน พ.ศ. ๒๔๘๒ เปิดการเดินรถสายกาญจนบุรี

ในวันที่ ๑ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๔๘๔ "กรมรถไฟ" ได้เปลี่ยนเป็น "การรถไฟแห่งประเทศไทย" ใช้ตัวย่อว่า "รฟท." ภาษาอังกฤษใช้คำว่า STATE RAILWAY OF THAILAND แต่ตัวย่อก็ยังใช้ R.S.R. อย่างเดิม

วันที่ ๑๓ เมษายน พ.ศ. ๒๔๘๐ เปิดการเดินรถถึง ศรีสะเกษ สายท่ายอน

วันที่ ๑ เมษายน พ.ศ. ๒๔๘๔ เปิดการเดินรถถึง น้าดก สายกาญจนบุรี

วันที่ ๓๑ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๐๑L เปิดการเดินรถถึงหนองคาย

วันที่ ๑๖ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๐๖ เปิดการเดินรถถึง สุพรรณบุรี

วันที่ ๒๐ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๑๐ เปิดการเดินรถถึง ชุมทางแก่งคอย ชุมทางบัวใหญ่ จนถึงปี พ.ศ. ๒๕๒๓ การรถไฟฯ ก็มีทางรถไฟที่เปิดการเดินรถแล้ว รวม ๓,๗๖๕ กิโลเมตร (ไม่รวมทางรถไฟสายแม่กลอง)

การกำหนดนโยบายและการควบคุมดูแลทั่วไปในการบริหารงานของการรถไฟฯ อยู่ในอำนาจของคณะกรรมการรถไฟฯ อันประกอบด้วยประธานกรรมการ ๑ นาย และกรรมการ ๖ นาย ซึ่งแต่งตั้งโดยคณะรัฐมนตรี ผู้ว่าการรถไฟฯ ในฐานะหัวหน้าบริหารเป็นกรรมการโดยตำแหน่ง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจหน้าที่กำกับโดยทั่วไป และมีอำนาจสั่งการให้การรถไฟฯ แลงงข้อเท็จจริงเสนอความเห็นทำรายงานชี้แจงข้อเท็จจริงแสดงความคิดเห็นหรือทำรายงานอื่นก็ได้

ปัญหาในการดำเนินงานของการรถไฟฯ ปัจจุบันก็คือปัญหาการขาดทุน สาเหตุของการขาดทุนเนื่องมาจากค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ได้เพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว และกระทบหนักภายในระยะเวลา ๒ - ๓ ปีที่ผ่านมา รายได้ซึ่งแม้ว่าจะเพิ่มสูงขึ้นอยู่ตามปกติ แต่ก็ไม่ทันกับการเพิ่มอย่างรวดเร็วของค่าใช้จ่าย การจะแก้ไขด้วยการเพิ่มค่าโดยสาร และค่าระวางสินค้า นั้น แม้จะเพิ่มได้ แต่ก็มีขีดจำกัดเพราะกิจการ

รถไฟฟ้าเป็นกิจการสาธารณูปโภค และมิได้อยู่ในฐานะผูกขาดการขนส่ง เหตุที่การขนส่งทางอื่น เช่น ทางถนน ทางเรือ และทางอากาศ สามารถดำเนินการอยู่ได้ ในขณะที่การรถไฟฟ้า ต้องประสบการขาดทุนเพราะธุรกิจการรถไฟฟ้าต้องลงทุนสูงมากพอจะสรุปได้ดังนี้

๑. ธุรกิจรถไฟนั้นเริ่มตั้งแต่ต้องซื้อที่ดินมาทำเป็นทาง สัดสร้างทาง วางราง สร้างสะพาน อุโมงค์ ติดตั้งอาณัติสัญญาณ เครื่องกั้นถนนรถยนต์ สร้างสถานี ที่พักคนโดยสาร ชี้อรรถจักร รถโดยสาร รถสินค้า มาเพื่อสัดเดินขบวนรถให้บริการ ซ่อมสร้างเครื่องมืออุปกรณ์ทุกอย่างเอง ทำให้ทุนที่ลงไปเป็นสิ่งถาวรเหล่านี้ทำให้ค่าใช้จ่ายประจำหรือค่าใช้จ่ายคงที่ (fixed cost หรือ constant cost) สูงกว่าธุรกิจการขนส่งอย่างอื่น ค่าใช้จ่ายประจำของการรถไฟฟ้า มีประมาณร้อยละ ๖๕ ของค่าใช้จ่ายรวม โดยมีพนักงานอยู่ประมาณ ๑๐,๓๓๖ คน และลูกจ้างประมาณ ๑๔,๗๒๖ คน (กองเคาน์โรด, ๒๔๒๓)

๒. การใช้ประโยชน์รถไฟน้อยเกินไป มีสาเหตุมาจากไม่มีการจัดสรรปันส่วนการขนส่งให้เหมาะสม เช่น การสร้างทางหลวงคู่ขนานไปกับเส้นทางรถไฟทำให้การขนส่งทางรถไฟต้องสูญเสียลูกค้าไปให้กับการขนส่งทางถนน

๓. ในการแข่งขันกันระหว่างบรรดาการขนส่งประเภทต่าง ๆ คู่แข่งขันของการรถไฟฟ้า อยู่ในฐานะได้เปรียบกว่าการรถไฟฟ้า ทั้งสิ้น พอสรุปได้ดังนี้

- การขนส่งประเภทอื่นรัฐเป็นผู้ลงทุนให้ด้วยการสร้างและบำรุงรักษาถนน สถานีขนส่ง อาณัติสัญญาณ ท่าเรือ ท่าอากาศยาน ขุดลอกทางน้ำ ฯลฯ โดยเรียกเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ต่ำกว่าที่เป็นจริง ทำให้ต้นทุนการขนส่งถูกกว่า

- ค่าโดยสารและค่าระวางของการขนส่งประเภทอื่นย่อมกำหนดได้ต่ำกว่าของรถไฟ เพราะต้นทุนถูกกว่า แต่รถไฟก็ต้องตั้งอัตราที่แข่งขันกับการขนส่งอื่น ๆ ซึ่งบางกรณี ทำให้การรถไฟต้องตั้งราคาต่ำกว่าต้นทุน

- การขาดกฎเกณฑ์และการละเมิดกฎหมายการขนส่ง เช่น บรรทุกเกินพิกัด ส่งสินค้าโดยไม่มีใบสั่งของทำให้ผู้ประกอบการค้าหลบเลี่ยงภาษีอากรได้ ด้านการโดยสารก็มีการประกอบการขนส่งที่ละเมิดกฎหมายและไม่ถูกต้อง เช่น กรณีรถหัวรี กรณีรถยนต์วิ่งโดยไม่มีสัมปทาน กรณีรถบริษัทขนส่งเดินทางระหว่างจังหวัดมีต้นทางปลายทางที่หัวลำโพง กรณีรถยนต์ไมโครบัส เดินรับส่งคนโดยสาร

ระหว่างกรุงเทพฯ กับอยุธยา เหล่านี้ถือว่าเป็นการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมและกระทบกระเทือน ทำความเสียหายแก่การรถไฟอย่างมาก

๑.๒ วัตถุประสงค์ของการวิจัย

จากปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานของการรถไฟที่ตกอยู่ในฐานะเสียเปรียบต่อการขนส่งประเภทอื่น รวมทั้งข้อจำกัดในการหารายได้จากค่าโดยสารและค่าระวาง ดังนั้น ผู้วิจัยจึงได้สนใจงานของหมวดควบคุมรถสินค้า ซึ่งเป็นงานหน่วยหนึ่งของการรถไฟให้สามารถช่วยหารายได้เพิ่มเติมโดยไม่ต้องไปกระทบกระเทือนกับผู้ให้บริการ และยังเป็น การเพิ่มประสิทธิภาพ ในด้านการให้บริการกับลูกค้าของการรถไฟด้วย โดยการศึกษาและวางระบบการเฝ้า ระบบคอมพิวเตอร์ เข้ามาช่วยในการประมวลผลข้อมูล เกี่ยวกับตำแหน่งสภาพรถเปล่าและบรรทุกทุกคันที่มีอยู่ในระวาง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมหมุนเวียนล้อเลื่อน โดยพยายามใช้รถทุกคันที่มีอยู่ในระวางให้ได้ รับประโยชน์อย่างเต็มที่ พยายามลดรอบการหมุนเวียนรถสินค้าให้น้อยลง เป็นการเพิ่มขีดความสามารถบริการการขนส่งในภาวะที่การรถไฟต้องรับภาระการขนส่งเพิ่มมากขึ้นโดยไม่ต้องเพิ่มตู้สินค้า ด้วยการมีระบบข้อมูลที่ถูกต้องครบถ้วนและทันต่อเหตุการณ์ ซึ่งระบบคอมพิวเตอร์สามารถช่วยแก้ปัญหานี้ได้

๑.๓ ขอบเขตของการวิจัย

จัดวางระบบคอมพิวเตอร์ด้านระบบข้อมูลรายงานลำตัวรถจากย่านสถานีเพื่อการควบคุมติดตามความเคลื่อนไหวของรถสินค้าประจำสถานี

๑.๔ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

ในการวิจัยนี้หากระบบที่วางไว้ ได้นำไปปฏิบัติแล้ว ก็อาจจะทำให้ได้รับประโยชน์ดังต่อไปนี้

๑. ผู้บริหารได้ข้อมูลที่สามารติดตามความเคลื่อนไหวของรถสินค้าทุกคันได้ตลอดเวลา
๒. เจ้าหน้าที่จ่ายรถเขตและส่วนกลางทราบสถานการณ์รถสินค้าได้อย่างถูกต้อง รวดเร็ว

และปรับปรุงระบบข้อมูลเบื้องต้นจากนายสถานีให้ดียิ่งขึ้น

๓. สามารถทราบปัญหาที่เกิดขึ้นในทุกพื้นที่ของการเดินรถสินค้า เพื่อดำเนินการแก้ไขให้ดียิ่งขึ้น

๔. สามารถพิจารณาสั่งการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ในด้านเดินรถ เช่น เรื่องรถจักรชำรุด รถตกค้างรอส่ง รถแน่นย่าน หรือขบวนรถสินค้าล่าช้า ได้รวดเร็ว ป้องกันความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยไม่จำเป็นและเป็นประโยชน์ในการควบคุมติดตามการฟ่วงรถสินค้าต่าง ๆ ให้รวดเร็วและเป็น การเพิ่มบริการแก่ลูกค้าอย่างมีประสิทธิภาพ

๑.๔ วิธีดำเนินการวิจัย

๑. ศึกษาระบบงานปัจจุบันโดยวิธีการสัมภาษณ์และค้นคว้าจากเอกสาร
๒. วิเคราะห์ข้อดีข้อเสียและปัญหาที่เกิดขึ้นในระบบปัจจุบัน
๓. ออกระบบใหม่โดยใช้คอมพิวเตอร์ช่วยในการประมวลผล
๔. สรุปผลการวิจัยและเสนอแนะ