

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก.

ประวัติรถไฟไทย

ประเทศไทยก่อนแผ่นดินพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 สภาพบ้านเมืองมีความเจริญน้อยมาก ไม่มีถนนหนทางที่จะไปมาหาสู่กันได้มาก การเดินทางไปมาหาสู่กันตลอดจนการค้าขายขนส่งในสมัยนั้นต้องใช้ ช้าง ม้า วัว ควาย เทียมเกวียนลัดเลาะไปตามทุ่งกว้างและป่าทึบ ใช้แม่น้ำลำคลองเป็นพื้น

ครั้นเมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2398 สมเด็จพระนางเจ้าวิคตอเรียแห่งสหราชอาณาจักร ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าโปรดกระหม่อม ให้ มิสเตอร์เฮรี สมิท ปาร์ก ซึ่งเป็นกงสุลเมืองเอ็ดมิง เป็นราชทูต นำเครื่องราชบรรณาการมาถวายพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 โดยมีรถไฟจำลองย่อส่วนมาจากของจริง ประกอบด้วยรถจักรไอน้ำและรถพ่วงครบขบวน เดินบนรางด้วยแรงไอน้ำ ทำนองเดียวกับรถไฟใหญ่ของจริงที่ใช้อยู่ในเกาะอังกฤษ รวมมวลกับของถวายอย่างอื่นขบวนรถไฟจำลองนี้ สมเด็จพระนางเจ้าวิคตอเรียทรงมีพระราชประสงค์จะให้เป็นที่ระลึกพระราชหฤทัยพระเจ้ากรุงสยาม ให้ทรงมีพระราชดำริการสถาปนากิจการรถไฟขึ้นในราชอาณาจักรไทย ซึ่งก็ได้ก่อให้เกิดความสนใจในราชสำนักและผู้พบเห็นในสมัยนั้นมาก แต่การที่มีได้มีกิจการรถไฟเกิดขึ้นในเมืองไทยระหว่างรัชสมัยของพระองค์ท่านนั้นพอจะอนุมานได้น่าจะเป็นเพราะการคลังของประเทศไทย ยังไม่มั่นคงเพียงพอประการหนึ่ง กับอีกประการหนึ่งชะรอยจะเป็นด้วยความจำเป็นในด้านการคมนาคมในประเทศยังไม่เร่งรัดเท่าที่ควรในรัชสมัยต่อมา

ต่อมาในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 เหตุการณ์ทางการเมืองสืบเนื่องมาจากนโยบายขยายอาณานิคมของอังกฤษและฝรั่งเศส แผ่มาครอบคลุมบริเวณแหลมอินโดจีน พระองค์ท่านทรงตระหนักถึงความสำคัญของการคมนาคมโดยเส้นทางรถไฟ เพราะการใช้แต่ทางเกวียนและแม่น้ำลำคลองเป็นพื้นนั้น ไม่เพียงพอแก่การบำรุงรักษา พระราชอาณาเขต ราษฎรที่อยู่ห่างไกลจากเมืองหลวงมีจิตใจโน้มเอียงไปทางชาติใกล้เคียง สมควรที่จะสร้างทางรถไฟขึ้นในประเทศติดต่อกับมณฑลชายแดนอื่นก่อน เพื่อสะดวกแก่การปกครอง ตรวจตราป้องกันการถูกรุกรานเป็นการเปิดภูมิประเทศให้ประชาชนพลเมืองเข้าบุกเบิกพื้นที่ที่กว้างว่างเปล่า ให้เป็นประโยชน์ทางเศรษฐกิจของประเทศ และจะเป็นเส้นทางขนส่งผู้โดยสารและสินค้าไปมาถึงกันได้ดียิ่งยิ่งขึ้น ดังนั้นในปี พ.ศ. 2430 จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าโปรดกระหม่อม

ให้เซอร์แอนดรู คลาก และบริษัท บันชาร์ด แมกทักการ์ท โลเธอร์ ทำการสำรวจเส้นทางรถไฟจาก กรุงเทพฯ - เชียงใหม่ และมีทางแยกตั้งแต่สระบุรี - นครราชสีมาสายหนึ่ง จากเมืองอุดรดิตถ์ - ตำบลท่าเคอริมฝั่งแม่น้ำโขงสายหนึ่ง และจากเมืองเชียงใหม่ไปยังเชียงราย เชียงแสนหลวงอีกสายหนึ่ง โดยให้ทำการสำรวจให้แล้วเสร็จเป็นตอน ๆ ทั้งสองฝ่ายได้ลงนามในสัญญา เมื่อวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ. 2430

เมื่อได้สำรวจแนวทางต่าง ๆ แล้วรัฐบาลพิจารณาเห็นว่าจุดแรกที่สมควรจะสร้างทางรถไฟเชื่อมกับเมืองหลวงของไทยก่อนอื่นคือ นครราชสีมา ดังนั้นในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2433 จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าโปรดกระหม่อม ให้แต่งตั้งกรมรถไฟขึ้นสังกัดอยู่ในกระทรวงโยธาธิการ อันมีพระเจ้าน้องยาเธอ เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ ทรงเป็นเสนาบดี และนาย เค.เบทเก ชาวเยอรมัน เป็นเจ้ากรมรถไฟ พร้อมกันนั้นได้เปิดประมูลสร้างทางรถไฟสาย กรุงเทพฯ - นครราชสีมา เป็นสายแรก ณ ที่ทำการรถไฟกรุงเทพ ปรากฏว่า มร.ยิมูเร - แคมป์เบล ชาวอังกฤษ ซึ่งมีห้าง ซาคินเมเทอร์สัน แห่งอังกฤษ เป็นผู้ค้าประกันประมูลราคาได้ต่ำสุด 9,956,164 บาท พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงทรงพระราชทานพระบรมราชานุมัติให้ดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ต่อไป และทรงพระกรุณาโปรดเกล้าโปรดกระหม่อมเสด็จพระราชดำเนินประกอบพิธีทำพระฤกษ์ เริ่มก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ เมื่อวันที่ 9 มีนาคม พ.ศ. 2434 ณ บริเวณย่านสถานีกรุงเทพปัจจุบัน

จากนั้นการก่อสร้างทางรถไฟก็ได้เริ่มขึ้น จนกระทั่งล่วงมาถึงปีพุทธศักราช 2439 การก่อสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมา ได้เสร็จเรียบร้อย พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงได้ดำเนินการไปทรงเปิดการเดินรถไฟสายนี้ระหว่างสถานีกรุงเทพ - อยุธยา ระยะทาง 71 กิโลเมตร ขึ้นเป็นครั้งแรกซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ถือเอาวันที่ 26 มีนาคม เป็นวันสถาปนากิจการรถไฟมาจนกระทั่งปัจจุบัน

ต่อมาจากนั้นก็ได้เป็นการเดินรถต่อไปอีกเป็นระยะ ๆ จากอยุธยาถึงแก่งคอย มวกเหล็ก ปากช่อง จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2443 การสร้างทางรถไฟสายนครราชสีมาได้เสร็จเรียบร้อย พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงได้เสด็จพระราชดำเนินไปทรงเปิดการเดินรถไฟสายนี้อีกครั้ง เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ. 2443 ระยะทางจากกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ยาวทั้งสิ้น 265 กิโลเมตร สิ้นเงินในการก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ 17,585,000 บาท เมื่อการก่อสร้างทางรถไฟสายแรกสำเร็จลงตามพระราชประสงค์แล้ว ก็ทรงพิจารณาสร้างทางรถไฟสายอื่นต่อไป จนกระทั่งสิ้นรัชสมัยของพระองค์ ในปี พ.ศ. 2453 นั้น มีทางรถไฟที่เปิดให้ใช้ในการเดินรถรวมทั้งสิ้น 932 กิโลเมตร

ภายหลังจากที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 เสด็จเล็งถวัลย์ราชสมบัติแทนพระบรมราชชนกก็ได้ทรงพิจารณาเห็นว่ากิจการของกรมรถไฟสายเหนือและกรมรถไฟสายใต้ซึ่งแยกกันอยู่ไม่สะดวกแก่การบังคับบัญชาและบริหารงาน ตลอดจนไม่เป็นที่ประหยัดค่าใช้จ่าย ดังนั้นเมื่อวันที่ 5 มิถุนายน พ.ศ. 2460 จึงได้มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าโปรดกระหม่อมให้รวมกิจการรถไฟทั้ง 2 กรมเข้าเป็นกรมเดียวกัน เรียกว่า “กรมรถไฟหลวง” กับได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าโปรดกระหม่อมให้พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงพระองค์แรก นอกจากนั้นพระองค์ยังทรงพระกรุณาโปรดเกล้าโปรดกระหม่อมกำหนดให้เปลี่ยนขนาดทางรถไฟมาเป็นขนาด 1 เมตร ให้เหมือนกันหมด ซึ่งเป็นขนาดเท่ากับทางรถไฟแหลมมลายู พม่า และอินโดจีน สำหรับทางรถไฟที่แต่เดิมสร้างไว้เป็นขนาด 1.435 เมตร เฉพาะทางรถไฟฝั่งตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยานั้น ก็ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าพระราชทานพระบรมราชานุมัติให้ค่อย ๆ จัดการแก้ไขลดลงเป็นทางขนาด 1 เมตร เท่ากับทางรถไฟฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาทีละตอน ๆ ให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนด 10 ปี

ในสมัยที่พระเจ้าบรมวงศ์เธอ กรมพระกำแพงเพชรอัครโยธิน ทรงเป็นผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงอยู่นั้น ทรงเล็งเห็นการณ์ไกลและทรงตระหนักดีว่า การใช้รถจักรไอน้ำลากจูงขบวนรถ นอกจากจะไม่สะดวกและประหยัดแล้ว ลูกไฟที่กระจัดกระจายออกมายังเป็นอันตรายได้ พระองค์จึงทรงตั้งรถจักรดีเซลจำนวน 2 คัน มาจากประเทศสวีเดนแลนด์ เข้ามาใช้เป็นครั้งแรก ซึ่งเป็นรถจักรดีเซลไฟฟ้าคันแรกเลขที่ 21 ได้ออกวิ่งรับใช้ประชาชนเมื่อปี พ.ศ. 2471 ปัจจุบันรถจักรประวัติศาสตร์คันนี้ยังคงอยู่ ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้นำมาติดตั้งที่ศึกษาการรถไฟเพื่อให้อนุชนรุ่นหลังได้ศึกษาหาความรู้กันต่อไป และเนื่องจากพระองค์ทรงเป็นผู้ให้กำเนิดรถจักรดีเซลขึ้นในประเทศไทย รถจักรดีเซลทุกคันที่ใช้การอยู่ในการรถไฟแห่งประเทศไทยขณะนี้จึงได้ประดับเครื่องหมาย “บุรฉัตร” อันเป็นพระนามของพระองค์ ติดที่ด้านข้างของรถจักรดีเซลทุกคันที่ส่งเข้ามาเพื่อเป็นการระลึกและเทอดพระเกียรติแห่งพระองค์ท่านสืบไป

กิจการรถไฟซึ่งได้เริ่มตั้งแต่สมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 นับแต่ปี พ.ศ. 2439 จนกระทั่งสิ้นรัชสมัยของพระองค์ในปี พ.ศ. 2453 มีทางรถไฟที่เปิดใช้เดินรถทั้งสิ้น 932 กิโลเมตร และกำลังอยู่ในระหว่างการก่อสร้างยังไม่แล้วเสร็จอีก 690 กิโลเมตร ในสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 มีทางรถไฟที่เปิดใช้ทั้งหมด 2,581 กิโลเมตร และอยู่ในระหว่างการก่อสร้างอีก 497 กิโลเมตร

ส่วนในสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 พระองค์ก็ทรงดำเนินรัฐประศาสนนโยบายในการบำรุงการคมนาคมเช่นเดียวกับรัชกาลก่อน ๆ แต่เนื่องจากสภาวะ

เศรษฐกิจของประเทศไทยกำลังปั่นป่วน ดังนั้น การก่อสร้างทางรถไฟสมัยนี้จึงเป็นไปได้อย่างล่าช้า โดยมี ทางรถไฟเพิ่มขึ้นใหม่อีกเพียง 418 กิโลเมตร

กิจการรถไฟในสมัยพระบาทสมเด็จพระปรเมนทรมหาอานันทมหิดล รัชการที่ 8 ก็เช่นเดียวกับรัชกาลก่อน ประเทศไทยต้องประสบกับสภาวะทางการเงิน และสงครามโลกครั้งที่ 2 ทำให้การก่อสร้างทางรถไฟไม่ก้าวหน้าเท่าที่ควร ในรัชกาลนี้มีทางรถไฟเพิ่มขึ้นอีกเพียง 259 กิโลเมตร

สำหรับกิจการรถไฟในสมัยพระบาทสมเด็จพระปรเมนทรมหาภูมิพล รัชกาลปัจจุบันในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 กิจการรถไฟประสบภัยสงครามอย่างหนัก ทรัพย์สินทั้งทางอาคารและรถจักรล้อเลื่อน ได้รับความเสียหายมาก จำต้องเริ่มบูรณะฟื้นฟูให้กลับสู่สภาพเดิมโดยเร็ว ถ้าอาศัยเงินลงทุนจากงบประมาณของรัฐแหล่งเดียวจะไม่ทันการณ์ รัฐบาลจึงต้องขอกู้เงินจากธนาคารโลก มาสมทบ ในระหว่างการเจรจากู้เงินนั้น ธนาคารโลกได้เสนอให้รัฐปรับปรุงองค์กรของกรมรถไฟหลวงให้ มีอิสระกว่าที่เป็นอยู่ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการบริหารกิจการรถไฟในเชิงธุรกิจ

ในปี พ.ศ. 2494 รัฐบาลสมัยจอมพล ป.พิบูลสงคราม เป็นนายกรัฐมนตรี ได้พิจารณาเห็นสมควรจัดตั้งกิจการรถไฟเป็นเอกเทศ จึงได้เสนอร่างพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ต่อรัฐสภา และได้มีพระบรมราชโองการให้ตราเป็นพระราชบัญญัติขึ้นไว้ตามที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับลงวันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ. 2494 กรมรถไฟหลวงจึงเปลี่ยนฐานะมาเป็นรัฐวิสาหกิจประเภทสาธารณูปการภายใต้ชื่อว่า “การรถไฟแห่งประเทศไทย” ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2494 โดยดำเนินงานอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494

ภาคผนวก ข.

ตารางภาคผนวก ข-1 สถิติการเกิดอุบัติเหตุในการขนส่งผู้สินค้าระหว่าง ICD ท่ากระบัง - ท่าเรือ
แหลมฉบัง ตั้งแต่ปี 2543 - 2547

ปี พ.ศ.	ครั้งที่	วัน - เดือน	ตาราง (คัน)	ค่าเสียหาย (บาท)
2543	1	10 มิ.ย.	1	ไม่เสียหาย
	2	16 ต.ค.	2	ไม่เสียหาย
	3	23 ธ.ค.	1	ไม่เสียหาย
2544	1	20 ม.ค.	1	ไม่เสียหาย
	2	19 เม.ย.	2	ไม่เสียหาย
	3	30 เม.ย.	1	ไม่เสียหาย
	4	5 ส.ค.	1	ไม่เสียหาย
	5	31 ต.ค.	2	ไม่เสียหาย
	6	14 พ.ย.	12	423,909
2545	1	12 ม.ค.	1	ไม่เสียหาย
	2	2 ก.พ.	1	ไม่เสียหาย
	3	21 มี.ค.	1	ไม่เสียหาย
	4	7 เม.ย.	2	ไม่เสียหาย
2546	1	29 มิ.ย.	20	8,000,000
	2	28 พ.ค.	2	65,000
	3	7 ก.ย.	2	620,000
2547	1	24 พ.ค.	6	475,080
	2	23 มิ.ย.	1	82,343
	3	27 ส.ค.	1	ไม่เสียหาย

ตารางภาคผนวก ข-2 ปริมาณตู้สินค้าผ่านเข้า – ออก ICD ลาดกระบัง

ปี พ.ศ.	ปริมาณตู้สินค้า (TEU)
2540	291,295
2541	439,661
2542	583,078
2543	769,094
2544	925,351
2545	1,064,905
2546	1,158,386
2547	1,261,586

ตารางภาคผนวก ข-3 ปริมาณสินค้าส่งออก - นำเข้า ของท่าเรือแหลมฉบัง (พ.ศ.2541 - 2550)

ปี พ.ศ.	ส่งออก (1,000 TEU)	นำเข้า (1,000 TEU)	Transshipment (1,000 TEU)	รวม (1,000 TEU)
2541	719	690	16	1,425
2542	898	842	16	1,756
2543	1,058	1,019	28	2,105
2544	1,161	1,146	5	2,312
2545	1,136	1,272	70	2,478
2546	1,281	1,435	79	2,795
2547	1,430	1,601	88	3,119
2548	1,581	1,771	97	3,449
2549	1,731	1,939	106	3,776
2550	1,879	2,105	116	4,100

ตารางภาคผนวก ข-4 สัดส่วนการขนส่งทางรถไฟ : รถบรรทุก

ปี พ.ศ.	รถไฟ	รถบรรทุก
2540	59.8	40.2
2541	52.5	47.5
2542	50.0	50.0
2543	39.1	60.9
2544	28.3	71.7
2545	24.2	75.8
2546	24.8	75.2
2547	28.0	72.0

ตารางภาคผนวก ข-5 ปริมาณการขนส่งตู้สินค้าผ่านเข้า-ออก ทางรถไฟ

ปี พ.ศ.	ปริมาณตู้สินค้า (TEU)
2540	174,261
2541	230,957
2542	291,731
2543	300,941
2544	261,666
2545	257,285
2546	287,128
2547	339,786

ตารางภาคผนวก ข-6 กำหนดเวลาเดินรถขบวนผู้สินค้าคอนเทนเนอร์ ระหว่าง ICD ลาดกระบัง และท่าเรือแหลมฉบัง

เที่ยวไป					เที่ยวกลับ				
ขบวน	ไอซีดี ออก	หข. ออก	ฉบ. ถึง	ทลฉ. ถึง	ขบวน	ทลฉ. ออก	ฉบ. ออก	หข. ถึง	ไอซีดี ออก
861	00.05	00.15	02.55	03.10	862	04.05	04.20	06.30	06.40
863	02.05	02.15	04.55	05.10	864	06.05	06.20	09.00	09.10
865	04.05	04.15	07.00	07.15	866	08.00	08.15	11.15	11.25
867	06.05	06.15	08.50	09.05	868	10.05	10.20	13.25	13.35
869	08.05	08.15	10.55	11.10	870	12.05	12.20	15.20	15.30
871	10.05	10.15	12.55	13.10	872	14.13	14.28	16.45	16.55
873	12.05	12.15	14.25	14.40	874	16.05	16.20	19.15	19.25
875	14.05	14.15	17.00	17.15	876	18.10	18.30	21.20	21.30
877	16.10	16.20	19.05	19.20	878	20.05	20.20	22.50	23.00
879	18.05	18.15	21.15	21.30	880	22.30	22.45	01.00	01.10
881	20.08	20.18	22.43	22.58	882	00.05	00.20	02.50	03.00
885*	21.05	21.15	00.15	00.30	886*	01.15	01.30	03.45	03.55
883	22.05	22.15	00.55	01.10	884	02.05	02.20	04.45	04.55

ตารางภาคผนวก ข-7 ค่าธรรมเนียมสัมปทาน

ปี พ.ศ.	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547
รายได้ (ล้านบาท)	94.97	147.18	196.20	241.76	274.32	298.13	315.33	330.90

ตารางภาคผนวก ข-8 รายได้ค่าระวาง

ปี พ.ศ.	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547
รายได้ (ล้านบาท)	139.44	204.24	262.06	269.15	235.06	228.90	258.49	294.82

ตารางภาคผนวก ข-9 ข้อได้เปรียบของการรถไฟด้านอุบัติเหตุจากการขนส่ง

รูปแบบวิธีขนส่ง	พ.ศ. 2544	พ.ศ. 2545	พ.ศ. 2546	พ.ศ. 2547	เฉลี่ย พ.ศ.2544 - 47	อัตราส่วนทางรถไฟ ต่อทางถนน
ทางถนน	6.6	8.1	7.6	5.3	6.9	-
ทางรถไฟ	21.8	30.0	29.3	27.2	27.1	3.9

ตารางภาคผนวก ข-10 ตารางเปรียบเทียบต้นทุนอัตราค่าขนส่งคอนเทนเนอร์คอนเทนเนอร์ทางรถไฟ-ทางรถบรรทุก เส้นทางระหว่าง ICD ลาดกระบัง – ท่าเรือแหลมฉบัง

	Train	Truck
Capacity	1 Train = 30 x 40' Cont.	1 Truck = 1 x 40' Cont.
Energy Consumption	4 Litre per Kilometre Total 480 Litre per trip @ 16 Litre per 40' Cont..	0.5 Litre per Kilometre Total 60 Litre per trip @ 60 Litre per 40' Cont..
Cost	1 x 20' = Bht. 900 1 x 40' = Bht. 1,800	1 x 20' = Bht. 2,200 1 x 40' = Bht. 2,600
Transit Time	3.30 Hour	2.30 Hour

ตารางภาคผนวก ข-11 ตารางค่าเฉลี่ยระดับความพึงพอใจต่อการใช้บริการที่สถานี
(INFOSEARCH)

	รวม (50)	คอนเทนเนอร์ (10)	ซีเมนต์ (4)	พลังงาน (23)	ทั่วไป (13)
ความ สะดวก ของ สถานที่ในการขนถ่าย สินค้า	4.15	4.00	3.50	4.35	4.15
การดูแล การเก็บรักษา สินค้า ณ สถานี	3.82	4.50	3.25	3.91	3.70
ค่าเฉลี่ยรวม (เฉลี่ย)	3.99	4.25	3.38	4.13	3.93

ตารางภาคผนวก ข-13 ค่าเฉลี่ยระดับความพึงพอใจต่อการบริหารจัดการ

	รวม	คอนเทนเนอร์	ซีเมนต์	พลังงาน	ทั่วไป
	(50)	(10)	(4)	(23)	(13)
ความสะดวกในการขอใช้รถ	3.67	3.56	3.25	3.69	3.85
ความเพียงพอของจำนวนรถ	3.29	3.20	2.75	3.24	3.62
ความรวดเร็วในการซ่อมบำรุงรถ	2.64	2.60	2.25	2.63	3.00
สภาพตู้สินค้า	3.17	4.00	2.67	3.17	3.17
การประกันภัย/ความรับผิดชอบเมื่อสินค้าชำรุดเสียหาย	1.82	1.80	2.50	1.35	2.46
การขนส่งเป็นไปตามแผน/กำหนดการ	3.20	2.90	3.25	3.35	3.17
การตรงต่อเวลาของขบวนรถ	2.98	2.80	2.67	3.04	3.09
สินค้าถึงปลายทางในสภาพปกติดี	4.09	4.33	4.00	4.00	4.15
ค่าบริการสมเหตุสมผล	3.61	3.60	3.25	3.88	3.38
ค่าเฉลี่ยรวม (เฉลี่ย)	3.16	3.20	2.95	3.15	3.32

ตารางภาคผนวก ข-14 ค่าเฉลี่ยระดับความพึงพอใจโดยรวมต่อการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

	ข้อย่อย	รวม	คอนเทนเนอร์	ซีเมนต์	พลังงาน	ทั่วไป
		(50)	(10)	(4)	(23)	(13)
การใช้บริการที่สถานี	2	3.99	4.25	3.38	4.13	3.93
พนักงาน	12	3.96	3.82	3.99	4.14	3.87
การบริหารจัดการ	9	3.16	3.20	2.95	3.15	3.32
คะแนนรวม (เฉลี่ย)						
(ให้น้ำหนักแต่ละด้านเท่ากัน)	-	3.70	3.76	3.44	3.81	3.71
คะแนนรวม (เฉลี่ย)						
(ให้น้ำหนักแต่ละข้อย่อยเท่ากัน)	-	3.65	3.62	3.53	3.75	3.66

ตารางภาคผนวก ข-15 ตารางสรุปผลตู้สินค้าผ่านเข้า/ออก สถานีบรรจุและแยกสินค้าคลอง (ICD) ลาดกระบัง ปี พ.ศ. 2547

เดือน	ก.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	รวม
สถานี A TOTAL	21,288	33,752	31,601	32,374	29,601	41,800	31,260	33,349	30,359	31,744	32,342	34,888	384,358
สถานี B TOTAL	12,743	13,439	15,905	13,634	15,856	16,546	16,488	15,467	14,697	15,552	14,077	16,066	180,670
สถานี C TOTAL	19,464	20,028	22,919	18,778	22,076	20,345	19,995	20,313	21,398	20,980	19,647	21,182	247,125
สถานี D TOTAL	11,275	12,554	11,683	11,431	11,280	12,924	12,700	10,915	10,908	11,544	10,465	9,512	137,191
สถานี E TOTAL	6,838	7,388	8,744	7,485	8,130	7,399	7,171	6,954	6,588	7,078	7,681	8,544	90,000
สถานี F TOTAL	16,406	17,043	19,025	16,521	18,477	17,911	22,100	19,214	22,718	19,912	19,771	19,350	228,448
IMPORT BY RAIL	10,734	9,217	12,007	14,418	11,631	13,066	14,004	16,124	15,289	14,038	13,842	16,302	160,672
BY TRUCK	32,890	35,130	39,190	34,032	36,193	41,343	36,091	34,875	32,892	34,093	33,980	34,304	425,013
BY TRUCK (OTHERPORT)	1,651	3,976	2,126	2,197	1,418	2,491	2,910	2,239	2,362	2,543	2,773	2,506	29,192
TOTAL	45,275	48,323	53,323	50,647	49,242	56,900	53,005	53,238	50,543	50,674	50,595	53,112	614,877
EXPORT BY RAIL	10,727	15,272	16,089	14,900	17,703	18,387	18,345	18,001	21,471	19,693	20,031	19,875	210,494
BY TRUCK	30,947	39,374	38,853	33,817	37,758	40,584	37,072	33,752	33,484	35,231	32,544	35,768	429,184
BY TRUCK (OTHERPORT)	1,065	1,235	1,612	1,059	717	1,054	1,292	1,221	1,170	1,212	813	787	13,237
TOTAL	42,739	55,881	56,554	49,776	56,178	60,025	56,709	52,974	56,125	56,136	53,388	56,430	652,915
GRAND TOTAL	88,014	104,204	109,877	100,423	105,420	116,925	109,714	106,212	106,668	106,810	103,983	109,542	1,267,792

ตารางพัฒนาฯ ข-12 ค่าเฉลี่ยระดับความพึงพอใจต่อพนักงาน

	รวม (50)	คอนเทนเนอร์ (10)	ตู้เมนต์ (4)	พลังงาน (23)	ทั่วไป (13)
กิริยามารยาท การไหว้จากและอภัยของเจ้าหน้าที่รับ-ส่งสินค้า	4.02	3.67	4.00	4.14	4.09
การปฏิบัติหน้าที่ ความเอาใจใส่ในการให้บริการของเจ้าหน้าที่รับ-ส่งสินค้า	3.91	3.67	4.00	4.05	3.82
กิริยามารยาท การไหว้จากและอภัยของนายสถานี	4.21	4.00	4.25	4.41	4.00
การปฏิบัติหน้าที่ ความเอาใจใส่ในการให้บริการของนายสถานี	4.13	4.00	4.25	4.32	3.85
กิริยามารยาท การไหว้จากและอภัยของเจ้าหน้าที่พาณิชย์	4.38	4.56	4.25	4.31	4.38
การปฏิบัติหน้าที่ ความเอาใจใส่ในการให้บริการของเจ้าหน้าที่พาณิชย์	4.21	4.22	4.25	4.25	4.15
ความถี่ในการเยี่ยมเยียนของเจ้าหน้าที่พาณิชย์	3.53	3.13	4.25	3.45	3.37
กิริยามารยาท การไหว้จากและอภัยของเจ้าหน้าที่วางแผน (ส่วนกลาง)	4.12	4.33	3.67	4.17	4.00
การปฏิบัติหน้าที่ ความเอาใจใส่ในการให้บริการของเจ้าหน้าที่วางแผน (ส่วนกลาง)	4.08	4.33	4.00	4.00	3.86
การแจ้งกำหนดการขนส่งสินค้าของเจ้าหน้าที่วางแผน (ส่วนกลาง)	3.83	3.75	4.00	4.40	3.43
การตอบข้อซักถาม การให้ความกระจ่างเมื่อขบวนรถมีปัญหาของเจ้าหน้าที่วางแผน (ส่วนกลาง)	3.44	3.00	3.50	4.00	3.50
การติดตามแก้ไขปัญหาของเจ้าหน้าที่วางแผน (ส่วนกลาง)	3.60	3.22	3.50	4.17	3.67
ค่าเฉลี่ยรวม (เฉลี่ย)	3.96	3.82	3.99	4.14	3.87

