

ทางการเงินและ โครงการที่จะดำเนินการในปีงบประมาณหนึ่ง ๆ ตามที่รัฐบาลได้สัญญากับรัฐสภา และประชาชน ที่จะใช้เงินภายใต้เงื่อนไข และแนวทางการบริหารงานที่ได้กำหนดไว้

### การบริหารงบประมาณ

การบริหารงานงบประมาณรายจ่ายให้สอดคล้องกับวิธีการจัดการงบประมาณนั้น เพื่อให้การจัดสรรงบประมาณให้กับหน่วยงานเกิดประโยชน์สูงสุดและคุ้มค่า ในการใช้เป็นแนวทางปฏิบัติงานของหน่วยงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล มีนักวิชาการได้กล่าวถึงการ บริหารงบประมาณไว้ดังนี้

ชนกร เอกเผ่าพันธุ์ (2543 : 74-75) กล่าวว่า การบริหารงบประมาณ หลังจาก งบประมาณได้รับการอนุมัติแล้วกองแผนงานก็จะแจกจ่ายงบประมาณที่ได้รับอนุมัตินี้ไปยังหัวหน้า หน่วยงานทุกหน่วยงานเพื่อนำไปปฏิบัติในส่วนที่ตนรับผิดชอบ ซึ่งการนำงบประมาณที่ได้รับ อนุมัติแล้วไปใช้เป็นแนวทางปฏิบัติงานของหน่วยงานต่าง ๆ เรียกว่า การบริหารงบประมาณ ซึ่งมี ขั้นตอนดังต่อไปนี้

1. การดำเนินการตามแผนงบประมาณในส่วนที่เกี่ยวกับหน่วยงานของตน ถ้าผลการ รับผิดชอบดำเนินการให้เป็นไปตามงบประมาณในส่วนที่เกี่ยวกับหน่วยงานของตน ถ้าผลการ ปฏิบัติงานไม่เป็นไปตามงบประมาณเกิดผลแตกต่างที่ไม่ดี และสาเหตุเกิดจากความบกพร่องหรือ การไม่มีประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานแล้วหน่วยงานนั้น ๆ จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบ
2. การควบคุมงบประมาณ บางกิจการมีหน่วยงานที่รับผิดชอบเรื่องงบประมาณโดยตรง ซึ่งมีหน้าที่ควบคุมการปฏิบัติงานมาเป็นระยะ ๆ ตามแต่จะกำหนดเพื่อติดตาม ตรวจสอบการ ปฏิบัติงานอย่างใกล้ชิดนอกเหนือจากหัวหน้าหน่วยงานที่เป็นผู้ปฏิบัติงานซึ่งมีหน้าที่ควบคุมการ ทำงานของเจ้าหน้าที่ในหน่วยงานอยู่แล้ว
3. การประเมินผลการปฏิบัติงาน หน่วยงานที่รับผิดชอบต้องงบประมาณโดยตรงคือ ฝ่ายงบประมาณจะรับผิดชอบประเมินผลการปฏิบัติงานของหน่วยงานต่าง ๆ โดยรับรายงานผลการ ปฏิบัติงานจริงจากหน่วยปฏิบัติการแล้วนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับงบประมาณของหน่วยงาน นั้น ๆ ที่ตั้งไว้
4. การสั่งการเพื่อการแก้ไข การบริหารงบประมาณในขั้นนี้เป็นขั้นสุดท้าย เมื่อผ่านการ ประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานต่าง ๆ แล้ว เช่น เกิดผลแตกต่างในทางที่ไม่ดี ฝ่ายบริหาร ต้องดำเนินการแก้ไข โดยเสนอทางเลือกที่จะใช้ในการแก้ไขข้อบกพร่องในการทำงานต่าง ๆ พร้อมทั้งข้อได้เปรียบเสียเปรียบในแต่ละวิธี เพื่อนำเสนอให้ผู้มีอำนาจตัดสินใจเลือกหนทางแก้ไขและสั่ง การไปยังหน่วยงานนั้น ๆ ที่เป็นฝ่ายปฏิบัติการมาประกอบการพิจารณาด้วย เนื่องจากฝ่าย ปฏิบัติการใกล้ชิดในการปฏิบัติงานและมีประสบการณ์จากข้อเท็จจริงมากกว่าผู้บริหาร ซึ่งแม้จะมี

ความรู้ความชำนาญและมีประสบการณ์ในการบริหารมากกว่าแต่ก็ขาดประสบการณ์ตรง การปรับปรุงแก้ไขเพื่อให้การปฏิบัติงานได้ผลดีขึ้นเป็นไปตามเป้าหมายนี้ จะต้องมีการติดตามด้วยว่าการแก้ไขนั้นได้ผลมากน้อยเพียงไร และนำไปเป็นข้อมูลในการวางแผนงบประมาณในโอกาสต่อไปได้

กณิศฐา กลัดเนียม (2546 : 14 – 15) กล่าวว่า การบริหารงบประมาณ เป็นระบบที่เชื่อมโยงส่วนที่เพิ่มในงบประมาณกับส่วนที่เพิ่มในผลผลิตหรือผลลัพธ์ โดยมีความเชื่อว่า ถ้าใช้ระบบงบประมาณเป็นเงื่อนไขในการบริหารจัดการ โดยให้มุ่งเน้นผลงาน ส่งเสริมให้เกิดผลงานก็จะทำให้ผู้บริหารของหน่วยงานนำองค์การปฏิบัติงานให้บรรลุผลสำเร็จตามนโยบาย การจัดการงบประมาณที่มุ่งเน้นผลงานจะให้ความสำคัญกับผลผลิต และผลลัพธ์ของการดำเนินการ โดยผลผลิตที่เกิดขึ้นจะต้องมีความเชื่อมโยงกับผลลัพธ์ และผลลัพธ์จะต้องมีความสอดคล้องกับเป้าหมายและนโยบายของรัฐบาล โดยการให้อำนาจผู้บริหารในการตัดสินใจ และมีความยืดหยุ่นมากขึ้นภายใต้ข้อจำกัดของงบประมาณที่กำหนดไว้ ผลลัพธ์เป็นผลงาน ผลกระทบที่มีต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อมจากการได้ใช้ประโยชน์จากสินค้าและบริการ ที่เกิดจากการดำเนินงานโดยหน่วยงานของรัฐ ผลลัพธ์จะตอบคำถามว่าทำไมจึงมีการดำเนินการผลิตหรือให้บริการนั้น กรมโรงงานทำหรือการเรียนต่อของผู้สำเร็จการศึกษา ความสามารถในการพัฒนาตนเอง เพื่อการเรียนรู้ของนักเรียนภายหลังที่จบการศึกษาจากโรงเรียนไปแล้ว การกำหนดผลลัพธ์รัฐบาลและหน่วยงานทางด้านนโยบายเป็นผู้ร่วมกำหนดและมอบหมายให้หน่วยงานระดับรองลงมาแปลงเป็นผลผลิตต่อไป ผลผลิตหรือผลผลิตหลัก คือสิ่งของหรือบริการที่เป็นรูปธรรมหรือรับรู้ได้ ที่จัดทำหรือผลิตโดยหน่วยงานของรัฐเพื่อให้บุคคลภายนอกได้ใช้ประโยชน์ ผลผลิตคือการตอบคำถามได้รับอะไรจากการดำเนินงานผลิตหรือให้บริการ

กอนนโยบายและแผน มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่ (2551 : 11) กล่าวว่า ในภาพรวมของระบบงานบริหารงบประมาณ แบ่งเป็น 3 ระบบย่อย ดังนี้

1. ระบบการวางแผนและจัดทำงบประมาณ เพื่อรองรับการวางแผนและจัดทำงบประมาณแบบมุ่งเน้นผลงานซึ่งเน้นผลผลิตและผลลัพธ์รวมทั้งเป็นเครื่องมือที่จะช่วยในการจัดทำงบประมาณในแต่ละขั้นตอน เพื่อสามารถเชื่อมต่อบริบทและทำงานร่วมกันภายในได้ โดยยึดหลักตามยุทธศาสตร์ กระทรวงและหน่วยงาน ยุทธศาสตร์ที่ได้รับมอบหมายหรือยุทธศาสตร์พื้นที่
2. ระบบการบริหารงบประมาณ เบิกจ่ายและบันทึกบัญชีแบบเกณฑ์คงค้าง เพื่อให้การบริหารเงินสดมีประสิทธิภาพและมีสภาพคล่องที่ดีขึ้น โดยส่วนราชการไม่ต้องเบิกเงินสำรองเก็บไว้ในบัญชีของแต่ละส่วนราชการ นอกจากนี้ยังเป็นระบบที่สามารถควบคุมติดตามอนุมัติการเบิกจ่ายได้อย่างเป็นขั้นตอนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และความรวดเร็วในการเบิกจ่าย โอนเงินแก่หน่วยงาน

ได้เร็วขึ้น ระบบนี้ยังเป็นระบบข้อมูลที่สำคัญสำหรับผู้บริหารในการติดตามการเบิกจ่ายงบประมาณ ซึ่งสามารถให้ข้อมูลแบบทันทีที่บันทึกรายการ และมีการรวบรวมข้อมูล จัดทำงบการเงินของส่วนราชการในภาพรวมทั้งหมด

3. ระบบการติดตามการใช้จ่ายงบประมาณและผลผลิต ซึ่งจะใช้ในการกำกับ ติดตาม การใช้งบประมาณของหน่วยงานต่าง ๆ โดยเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบสามารถเรียกดูข้อมูลได้ทันทีโดยไม่ต้องเดินทางไปยังหน่วยงาน ซึ่งก่อให้เกิดความสะดวก รวดเร็วในการทำงานมากขึ้น โดยติดตามการใช้จ่ายงบประมาณและผลผลิตตัวชี้วัดที่เป็นคุณภาพ เวลา ปริมาณ และต้นทุน

สรุปได้ว่า การบริหารงบประมาณเป็นการดำเนินการตามแผนงบประมาณในส่วนที่เกี่ยวกับหน่วยงานของตน การควบคุมงบประมาณ การประเมินผลการปฏิบัติงาน การสั่งการเพื่อการแก้ไข การบริหารงบประมาณในขั้นนี้เป็นขั้นสุดท้าย เพื่อนำเสนอให้ผู้มีอำนาจตัดสินใจเลือกหนทางแก้ไขและสั่งการไปยังหน่วยงานนั้น ๆ ที่เป็นฝ่ายปฏิบัติการมาประกอบการพิจารณาด้วย

#### แนวคิดเกี่ยวกับการจัดสวัสดิการองค์กร

การจัดสวัสดิการองค์กรตั้งอยู่บนพื้นฐานของการเคารพและการดำรงอยู่ร่วมกันระหว่างคนกับคน คนกับธรรมชาติ อย่างเห็นคุณค่าอยู่บนฐานของศาสนา ภูมิปัญญาวัฒนธรรมท้องถิ่นและการมีส่วนร่วมของคนในทุกภาคส่วนของประเทศ โดยเริ่มจากกระบวนการปรับเปลี่ยนวิธีคิดและสร้างกรอบแนวคิดใหม่ ให้ทุกคนตระหนักรับรู้ว่า ทุกคนเป็นเจ้าของปัญหาและผลประโยชน์ร่วมกัน

#### ความหมายของสวัสดิการ

สวัสดิการเป็นการตอบแทนในการปฏิบัติงานที่นอกเหนือจากเงินเดือน อาจเรียกว่า เป็นรายได้พิเศษที่หน่วยงานจ่ายให้ทั้งทางตรงและทางอ้อม เพื่อเป็นแรงจูงใจให้เกิดความมั่นใจ มั่นคง หิงพอใจ สะดวกสบายในการปฏิบัติงานและการดำรงชีวิต โดยสวัสดิการอาจเป็นรูปตัวเงินหรือไม่ใช่ตัวเงินก็ได้ มีนักวิชาการได้ให้ความหมายของสวัสดิการไว้ดังนี้

อุทัย หิรัญโต (2543 : 200-201) กล่าวว่าสวัสดิการ หมายถึง บริการหรือกิจกรรมใด ๆ ที่หน่วยราชการหรือองค์กรธุรกิจจัดให้มีขึ้นเพื่อให้ข้าราชการ พนักงานหรือผู้ปฏิบัติงานในองค์กรนั้น ๆ ได้รับความสะดวกสบายในการทำงาน มีความมั่นคงในอาชีพ มีหลักประกันที่แน่นอนในการดำเนินชีวิต หรือได้รับประโยชน์อื่น ได้นอกเหนือจากเงินเดือนหรือค่าจ้างที่ได้รับอยู่เป็นประจำ ทั้งนี้เพื่อเป็นสิ่งจูงใจให้ผู้ปฏิบัติงานมีขวัญหรือกำลังใจที่ดี เพื่อจะได้ใช้กำลังกาย กำลังใจ และสติปัญญาความสามารถของตนในการปฏิบัติงานอย่างเต็มที่ ไม่ต้องวิตกกังวลต่อปัญหาทั้งส่วนตัวและครอบครัว ทำให้มีความพอใจในงาน มีความรักงานและตั้งใจที่จะทำงานนั้นให้นานที่สุด

สุรพล ปธานวนิช (2543: 1) กล่าวว่า สวัสดิการ หมายถึง ค่าตอบแทนการทำงานที่มีวัตถุประสงค์ก่อนข้างจะลึกซึ้งกว่าค่าจ้างเงินเดือน กล่าวคือ ค่าจ้าง เงินเดือนเป็นค่าตอบแทนการทำงานในแง่เศรษฐกิจ ในขณะที่สวัสดิการเป็นค่าตอบแทนการทำงานที่นอกเหนือจากจะมีส่วนในทางเศรษฐกิจแล้ว ยังมุ่งหวังผลลัพธ์ในแง่สังคมและจิตใจด้วย

ณัฐพันธ์ เขจรนันท์ (2546 : 237) กล่าวว่า สวัสดิการ หมายถึง สิ่งทีนอกเหนือจากการจ่ายค่าจ้างโดยตรงที่องค์กรจัดให้แก่บุคลากร เพื่ออำนวยความสะดวกต่อบุคลากร ในสิ่งที่สำคัญและเป็นที่ต้องการของบุคลากรในองค์กร

สรุปได้ว่า สวัสดิการ หมายถึง ผลประโยชน์ที่หน่วยงานหรือองค์กรจัดให้แก่ลูกจ้างในองค์กรที่นอกเหนือจากค่าจ้าง ทั้งนี้เพื่อเป็นการสร้างขวัญและกำลังใจให้แก่ลูกจ้างในการปฏิบัติงาน เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายแก่ลูกจ้าง เป็นค่าตอบแทนเสริมอย่างหนึ่งในการสร้างความพึงพอใจ และเป็นแรงจูงใจที่สำคัญในการทำให้ลูกจ้างทำงานให้กับองค์กรอย่างต่อเนื่อง จัดได้ว่าเป็นผลประโยชน์สำหรับผู้บริหาร โดยทางอ้อมเพราะนั่นคือ ประสิทธิภาพการทำงานและประสิทธิผลของผลผลิตที่ได้

#### ความสำคัญของการจัดสวัสดิการ

การจัดสวัสดิการให้แก่ลูกจ้างนั้นถือเป็นค่าใช้จ่ายทางด้านแรงงานที่มีความสำคัญอีกประการหนึ่ง สวัสดิการเป็นวิธีการหนึ่งที่จะช่วยแรงจูงใจให้ลูกจ้างปฏิบัติงานอย่างเต็มกำลังความสามารถ อันจะส่งผลถึงความสำเร็จของหน่วยงานต่อไป มีนักวิชาการได้กล่าวถึงความสำคัญของการจัดสวัสดิการไว้ ดังนี้

เสนาะ ดิเขาว์ (2543 : 180-181) ได้อธิบายความสำคัญของสวัสดิการไว้ 3 ประการ คือ

1. ในแง่ของสังคม รัฐบาลเห็นความสำคัญของสวัสดิการจึงส่งเสริมให้มีการจัดสวัสดิการแก่ลูกจ้าง โดยการให้ส่วนลดภาษีส่วนหนึ่งสำหรับลูกจ้างและขณะเดียวกันนายจ้างก็ได้ประโยชน์โดยการนำเอาสวัสดิการนั้นเป็นรายจ่ายในการคำนวณกำไรสุทธิประจำปี เช่น ค่ารักษาพยาบาล ซึ่งไม่ถือว่าเป็นรายได้ในแง่ของลูกจ้างที่จะนำไปรวมคำนวณเสียภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา การให้ประโยชน์ ทั้งฝ่ายนายจ้างและลูกจ้างเท่ากับเป็นการจูงใจให้มีการจัดสวัสดิการมากขึ้น จนถึงว่าสวัสดิการนี้มีความสำคัญต่อประสิทธิภาพการทำงาน

2. ในแง่ขององค์กร องค์กรได้ประโยชน์จากการจัดสวัสดิการ เพราะเป็นปัจจัยหนึ่งที่จูงใจให้คนเข้ามาทำงานในองค์กรและยังคงทำงานอยู่ต่อไป ทั้งนี้เพราะองค์กรทุกแห่งต่างจัดสวัสดิการให้ลูกจ้างจนเป็นเรื่องปกติ หากองค์กรใดจัดสวัสดิการให้น้อยกว่าที่อื่น ก็จะมีผลกระทบต่อองค์กรในแง่ต่าง ๆ ที่เห็นได้ คือ อัตราการหมุนเวียนแรงงานจะสูงขึ้น สวัสดิการแต่ละอย่างก่อให้เกิดผลดีต่างกัน เช่น การจัดให้ลูกจ้างพักผ่อนประจำปี หรือการหยุดพักระหว่างทำงานในแต่ละ

ละวันจะช่วยลดความเหน็ดเหนื่อยในการทำงานและมีผลให้เพิ่มผลงานได้ ในลักษณะเดียวกัน การออกค่ารักษาพยาบาล หรือการจ่ายเงินบำนาญเมื่อออกจากงานจะทำให้ลูกจ้างเกิดกำลังใจในการทำงาน ไม่มีความวิตกกังวลในการทำงานจึงทำให้ได้ผลงานมาก ซึ่งมีผลทางอ้อมต่อค่าแรง คือ การลดการทำงานล่วงเวลา ผลอีกอย่างหนึ่ง คือ ทำให้องค์การลดความขัดแย้งกับลูกจ้าง เพราะหากองค์การไม่จัดให้มีสวัสดิการก็จะทำให้ลูกจ้างรวมตัวกันเจรจาต่อรอง ไม่ว่าจะเป็นรูปของสหภาพแรงงาน หรือการต่อต้านอย่างเงียบ ๆ ซึ่งจะสร้างความยุ่งยากต่อองค์การ

3. ในแง่ของพนักงาน ลูกจ้างเองจะได้รับประโยชน์จากสวัสดิการ ในแง่ที่ว่าเสียค่าใช้จ่ายต่ำ เพราะเป็นการรวมตัวกัน เช่น การที่องค์การจัดประกันชีวิตเป็นกลุ่มย่อมเสียค่าเบี้ยประกันต่ำกว่าที่ต่างคนต่างเอาประกัน การประกันชีวิตก็มีประโยชน์ต่อลูกจ้างทางด้านภาษีโดยตรง เพราะสามารถนำเอาเบี้ยประกันชีวิตมาเป็นค่าใช้จ่ายได้

ศศิธร สิริรัตนยืนยง (2546 : 6-7) กล่าวว่า ความสำคัญในการจัดสวัสดิการ เป็นสิ่งสำคัญ ทรัพยากรที่สำคัญในการปฏิบัติงาน คือ ทรัพยากรมนุษย์ บุคลากรในองค์กรจึงเป็นสิ่งสำคัญในองค์กรจึงมีการจัดหน่วยงานที่รับผิดชอบในด้านการบริหารงานบุคคลโดยตรงเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าบุคลากรในองค์กรเป็นผู้มีความรู้ความสามารถ ทักษะและสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างเต็มที่โดยมีระบบต่าง ๆ เข้ามาช่วย เช่น ระบบการจูงใจ วิธีการที่สำคัญหนึ่ง คือ การจัดสวัสดิการและค่าตอบแทน ทั้งนี้โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อ

1. สร้างความสนใจ ดึงดูดบุคลากรภายนอกเข้ามาเป็นสมาชิกองค์กร โดยคำนึงว่าองค์กรใดที่มีบุคลากรมีประสิทธิภาพสูงกว่าองค์กรนั้นก็จะเป็นที่ประสบความสำเร็จดีกว่า
2. เมื่อมีบุคลากรแล้วขอมต้องการให้บุคลากรนั้นใช้ความรู้ความสามารถในการปฏิบัติงานอย่างเต็มที่ เป็นการดึงศักยภาพของบุคลากรทำให้องค์กรสามารถเลือกเฟ้นคนได้ถูกกับงานและเหมาะสมกับเวลาโดยองค์กรต้องสร้างหลักประกันความพึงพอใจ ความมั่นใจให้แก่บุคลากรโดยการให้สวัสดิการ ประโยชน์อื่นใดที่นอกเหนือจากเงินเดือนและค่าจ้าง ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะช่วยให้นักบุคลากรละทิ้งความกังวลในเรื่องต่าง ๆ และทุ่มเทให้แก่งาน
3. การที่บุคลากรทำงานในองค์กรใดเป็นเวลายาวนานเท่ากับว่าบุคลากรนั้นมีความชำนาญและประสบการณ์สูง มีความเข้าใจในนโยบายและแนวทางขององค์กร ไม่เป็นภาระต่อองค์กร ดังนั้นในองค์กรขนาดใหญ่จึงต้องรักษามูลค่าเหล่านั้นไว้ซึ่งวิธีการบำรุงวิธีการหนึ่งคือการจัดสวัสดิการที่ดี
4. เพื่อช่วยลดความขัดแย้งระหว่างองค์กรและบุคลากรในองค์กร โดยเฉพาะความขัดแย้งในเรื่องผลประโยชน์ที่ได้รับไม่เท่าเทียมกัน การจัดสวัสดิการเป็นการช่วยทำให้สัมพันธ์ภาพทั้ง 2 ฝ่ายเป็นไปอย่างราบรื่น

มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช (2547 : 240 - 243) ได้สรุปความสำคัญของการจัดสวัสดิการและสิทธิประโยชน์ที่มีต่อองค์กร และต่อบุคลากรในองค์กร ดังนี้

1. สวัสดิการและสิทธิประโยชน์ที่มีต่อองค์กร

1.1 เป็นสิ่งที่สร้างความสนใจ หรือดึงดูดบุคคลภายนอกที่มีความรู้ความสามารถให้มาสมัครเข้ารับการคัดเลือกเป็นบุคลากรขององค์กร

1.2 ช่วยส่งเสริมให้บุคลากรในองค์กรทำงานด้วยความตั้งใจ มีความรู้สึกมั่นคงในอาชีพ

1.3 ช่วยทำให้ลดอัตราการลาออกและการหยุดงานของบุคลากร

1.4 ช่วยเพิ่มผลผลิตขององค์กร

1.5 ช่วยประชาสัมพันธ์ และสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้แก่องค์กร ชุมชน และสังคม ซึ่งแสดงว่าองค์กรไม่ทอดทิ้งหรือปฏิบัติต่อบุคลากรอย่างเหมาะสม

1.6 ช่วยลดอิทธิพลขององค์กรถูกจ้างและการแทรกแซงของรัฐ

1.7 ช่วยลดปัญหา และลดจำนวนการร้องทุกข์ของบุคลากรได้

1.8 ช่วยให้บุคลากรมีความเชื่อถือ และจงรักภักดีต่อองค์กร

2. สวัสดิการและสิทธิประโยชน์ที่มีต่อบุคลากร

2.1 ช่วยให้บุคลากรมีสภาพชีวิตและความเป็นอยู่ดีขึ้น

2.2 ช่วยให้บุคลากรมีสุขภาพกาย และสุขภาพจิตดีขึ้น

2.3 ช่วยให้บุคลากรมีมาตรฐานการครองชีพ และคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

2.4 ช่วยให้บุคลากรมีโอกาสเข้าร่วมกิจกรรมที่องค์กรจัดขึ้น และส่งผลให้เกิดความสามัคคีในองค์กร

2.5 ช่วยให้บุคลากรลดอุบัติเหตุในระหว่างปฏิบัติงาน ลดจำนวนบุคลากรลาออกจากงาน หรือลดการขาดงานของบุคลากรลงได้

สรุปได้ว่า ความสำคัญของการจัดสวัสดิการ เป็นการสร้างความสนใจ ดึงดูดบุคคลภายนอกเข้ามาเป็นสมาชิกองค์กร โดยค่านึงว่าองค์กรใดที่มีบุคลากรมีประสิทธิภาพสูงกว่าองค์กรนั้นก็จะประสบความสำเร็จดีกว่า ในแง่ขององค์กร องค์กรได้ประโยชน์จากการจัดสวัสดิการ เพราะเป็นปัจจัยหนึ่งที่จูงใจให้คนเข้ามาทำงานในองค์กรและยังคงทำงานอยู่ต่อไป ทั้งนี้เพราะองค์กรทุกแห่งต่างจัดสวัสดิการให้ลูกจ้างจนเป็นเรื่องปกติ หากองค์กรใดจัดสวัสดิการให้น้อยกว่าที่อื่น ก็จะส่งผลกระทบต่อองค์กรในแง่ต่าง ๆ ที่จะช่วยส่งเสริมให้บุคลากรในองค์กรทำงานด้วยความตั้งใจ มีความรู้สึกมั่นคงในอาชีพ

### หลักในการจัดสวัสดิการ

การจัดสวัสดิการให้มีประสิทธิภาพ มีความจำเป็นต้องมีหลักเกณฑ์ในการกำหนดรูปแบบประเภทและวิธีการบริหารสวัสดิการในองค์กร เพื่อให้ผู้บริหารสวัสดิการสามารถยึดถือเป็นแนวทางมาตรฐานในการดำเนินการได้อย่างถูกต้อง

ธงชัย สันติวงษ์ (2542 : 360) ได้เสนอหลักการจัดสวัสดิการไว้ดังนี้

1. สวัสดิการที่จัดให้ควรตอบสนองความต้องการที่แท้จริงของลูกจ้าง
2. สวัสดิการที่จัดให้ควรเป็นกิจกรรมที่มีขอบเขตมุ่งถึงการให้ประโยชน์ต่อกลุ่มมากกว่าการให้ผลประโยชน์ต่อแต่ละบุคคล
3. สวัสดิการที่จัดให้ ควรจะพิจารณาจากฐานที่กว้างมากที่สุดเท่าที่จะทำได้
4. สวัสดิการที่จัดให้ไม่ควรกระทำไปในความหมายของการให้ในขอบเขตเพียงเพราะเนื่องจากความกรุณา แต่ควรจัดขึ้นในความหมายของความรับผิดชอบและมีการคำนึงถึงสิทธิประโยชน์ของทั้งสองฝ่ายที่พึงมีต่อกันตามความเป็นจริง
5. ต้นทุนของค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับสวัสดิการต้องสามารถคิดคำนวณได้และมีความเหมาะสมในแง่ต่าง ๆ ด้วย

บรรยงค์ โทจินดา (2543 : 273) ให้แนวทางในการจัดระบบสวัสดิการในองค์กรทั้งหมด 6 ข้อ คือ

1. หลักความเสมอภาค ควรยึดหลักความเท่าเทียมกันและความยุติธรรมกับทุกฝ่าย
2. หลักการจงใจ ควรให้สิ่งที่เกิดขวัญกำลังใจ ทำให้เกิดผลดีต่อองค์กรและบุคลากร
3. หลักของประโยชน์ คำนวณตรงตามเป้าหมาย ให้ได้ประโยชน์ทั้งองค์กรและบุคลากร
4. หลักประสิทธิภาพ คำนึงถึงผลที่ค้ำที่สุด สิ้นเปลืองน้อยที่สุด ได้ประโยชน์มากที่สุด
5. หลักการสร้างขวัญ กำลังใจ เพื่อสร้างความพึงพอใจและความกระตือรือร้นในการปฏิบัติงาน

### ปฏิบัติงาน

6. หลักงบประมาณ ที่ใช้ในการสนับสนุนอย่างเพียงพอ

สำนักงาน ก.พ. (2543 : 3 - 4) ได้ให้ความเห็นเกี่ยวกับหลักในการจัดสวัสดิการ และประโยชน์เกื้อกูล ไว้ดังนี้

1. ต้องตอบสนองความต้องการของพนักงานอย่างแท้จริง ฝ่ายบริหารควรศึกษาความต้องการด้านสวัสดิการ และประโยชน์เกื้อกูลของพนักงานก่อน ไม่ควรดำเนินการตามข้อเรียกร้องขอพนักงานบางกลุ่ม เพราะบางครั้งการจัดโครงการด้านสวัสดิการและประโยชน์เกื้อกูลบางอย่างขึ้นแล้ว ไม่มีพนักงานสนใจมาใช้บริการ ทำให้การดำเนินการไม่สัมฤทธิ์ผล เกิดความสิ้นเปลืองไม่คุ้มค่า

2. ต้องตอบสนองความต้องการของคนทั้งหมด หรือโดยส่วนรวม ไม่ใช่เพื่อบุคคลใดบุคคลหนึ่งเท่านั้น

3. มีขอบเขตการให้กว้างขวางครอบคลุมพนักงานของทุกคน เพื่อทุกคนสามารถใช้สวัสดิการ และประโยชน์เกื้อกูลได้มากที่สุดโดยทั่วถึง การจัดสวัสดิการและประโยชน์เกื้อกูลบางประเภท อาจทำให้พนักงานบางกลุ่มไม่มีโอกาสใช้บริการ จนก่อให้เกิดผลเสียต่อองค์กรหรือไม่สามารถตอบสนองความต้องการของพนักงานทุกคนได้ ก็ควรจัดสวัสดิการและประโยชน์เกื้อกูลประเภทอื่นขึ้นทดแทน

4. ควรมีแบบอย่างเดียวกันแก่ทุกคน และมีความเสมอภาค การให้พนักงานมีสิทธิได้รับสวัสดิการและประโยชน์เกื้อกูลจากองค์กรเท่าเทียมกันทุกคน ก่อให้เกิดความพอใจทุกฝ่าย ทั้งฝ่ายนายจ้างและลูกจ้าง

5. ควรจะคำนวณต้นทุนสวัสดิการและประโยชน์เกื้อกูลที่จัดให้ถูกต้องและมีหลักเกณฑ์ที่เชื่อถือได้ เพื่อเป็นหลักในการควบคุมและระมัดระวังในการติดตามผลว่าคุ้มค่าหรือไม่เพราะต้นทุนการจัดสวัสดิการและประโยชน์เกื้อกูลแก่พนักงาน เป็นค่าใช้จ่ายของฝ่ายนายจ้าง การคำนวณต้นทุนจะต้องพิจารณาถึงผลประโยชน์ที่พนักงานได้รับจะคุ้มค่าหรือไม่ และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นน่าจะสามารถรับภาระได้หรือไม่ และการจัดให้จะต้องนำไปปฏิบัติได้ง่าย สะดวกรวดเร็ว ไม่สร้างภาระและเงื่อนไขที่ยุ่งยากให้ผู้เกี่ยวข้อง

สรุปได้ว่า หลักการจัดสวัสดิการควรจะพิจารณาจากฐานที่กว้างมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ ควรให้สิ่งที่เกิดขวัญกำลังใจ ทำให้เกิดผลดีต่อองค์กรและบุคลากร การให้ประโยชน์และบริการจะต้องตั้งอยู่บนหลักความสะดวก คือ ประโยชน์และบริการที่จะจัดให้มีต้องนำไปปฏิบัติได้ง่าย สะดวกรวดเร็ว ไม่เป็นการสร้างภาระให้กับผู้เกี่ยวข้อง

#### ประเภทของสวัสดิการ

การจัดประเภทของสวัสดิการและการจัดระบบสวัสดิการที่ตรงตามความต้องการ ถูกต้องตามวัตถุประสงค์ขององค์กรจะต้องมีส่วนให้ลูกจ้างเกิดความพึงพอใจ ความจงรักภักดีและความเชื่อมั่นในองค์กร โดยแต่ละองค์กรอาจแบ่งประเภทของสวัสดิการไม่เหมือนกัน แต่จะแตกต่างกันเพียงเล็กน้อย หลักการแบ่งประเภทของสวัสดิการ ได้มีนักวิชาการได้แบ่งประเภทของสวัสดิการไว้ ดังนี้



จินตนา บุญชวน (2541 : 13) ได้จำแนกประเภทของสวัสดิการไว้ 2 ประเภทใหญ่ๆ ดังนี้

1. สวัสดิการตามที่กฎหมายกำหนด คือ สวัสดิการที่เกิดขึ้นโดยมีระเบียบข้อบังคับ กำหนดให้นายจ้างต้องจัดให้ลูกจ้างตามกำหนด โดยกฎหมายคุ้มครองแรงงานกำหนดให้นายจ้างจัดสวัสดิการขั้นต่ำให้แก่ลูกจ้าง เช่น วันหยุด เป็นต้น

2. สวัสดิการนอกเหนือจากที่กฎหมายกำหนด คือ สวัสดิการที่จัดขึ้นสูงกว่าที่กฎหมาย หรือระเบียบข้อบังคับกำหนด การจัดเกิดจากนายจ้าง หรือลูกจ้าง หรือทั้ง 2 ฝ่าย ร่วมกันจัดเพื่อให้ลูกจ้างได้มีสภาพเป็นอยู่ที่ดีขึ้น ทั้งด้านร่างกายและจิตใจ สวัสดิการประเภทนี้อาจจำแนกได้ ดังนี้

2.1 สวัสดิการทางเศรษฐกิจ เป็นสวัสดิการที่จัดขึ้นเพื่อความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจฐานะความอยู่ดีขึ้นเป็นหลักประกันทางด้านการเงิน หรือที่สามารถตีค่าเป็นรูปตัวเงินได้ เช่น เงินสะสม เงินบำเหน็จบำนาญ การกู้ยืมเงินดอกเบี้ยต่ำ รถรับส่ง เงินค่าอาหารทำการนอกเวลา เป็นต้น

2.2 สวัสดิการด้านสังคม เป็นสวัสดิการที่จัดขึ้นเพื่อประโยชน์ทางด้านจิตใจ การบำรุงขวัญ ความนึกคิด การเพิ่มพูนความรู้ การศึกษาต่อ ความสะดวกสบาย ความสนุกสนานรื่นเริง สวัสดิการด้านสังคม

ธิดารัตน์ จารูวัต และคณะ (2544 : 8) ได้แบ่งประเภทสวัสดิการองค์การเอกชน ออกเป็น 2 ประเภท ดังนี้

1. สวัสดิการขั้นพื้นฐานที่จัดให้ตามที่กฎหมายกำหนด ได้แก่ พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 พระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2533 เป็นต้น

2. สวัสดิการที่องค์การจัดให้ ซึ่งแบ่งออกเป็น 6 ประเภท คือ

2.1 สวัสดิการด้านสุขภาพอนามัย

2.2 สวัสดิการด้านความมั่นคงทางสังคมและเศรษฐกิจ

2.3 สวัสดิการบริการด้านแรงจูงใจในการทำงาน

2.4 สวัสดิการด้านการศึกษา

2.5 สวัสดิการด้านสหพันธการ

2.6 สวัสดิการด้านสภาพแวดล้อม

พจนานุกรม (2552 : 31-32) แบ่งสวัสดิการออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่

1. สวัสดิการตามที่กฎหมายกำหนด รัฐบาลได้ออกกฎหมายให้ความคุ้มครองและครอบคลุมผู้ใช้แรงงานในเรื่องสวัสดิการเพื่อเป็นหลักประกันขั้นต่ำแก่ผู้ใช้แรงงานว่าเขาเหล่านั้นจะได้รับการดูแลจากนายจ้างในระดับหนึ่ง โดยที่รัฐได้ออกกฎหมายคุ้มครองสวัสดิการแก่ผู้ใช้แรงงานตามพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พ.ศ. 2541 โดยรัฐได้กำหนดให้นายจ้างจัดสวัสดิการในด้านค่าจ้าง เงินพิเศษ วันหยุด เงินชดเชย เป็นต้น นอกจากนี้ยังระบุให้นายจ้างจัดให้มีสหบทเงินทดแทนและครอบคลุมกฎหมายประกันสังคม ซึ่งเอื้อประโยชน์ในด้านสวัสดิการให้แก่ลูกจ้าง โดยกำหนดสิทธิประโยชน์แก่ลูกจ้างในการได้รับประโยชน์จากกองทุนประกันสังคม รัฐยังได้เป็นความสำคัญในเรื่องความปลอดภัยในการทำงานของลูกจ้าง จึงได้กำหนดประกาศกระทรวงมหาดไทย ว่าด้วยเรื่องความปลอดภัยในการทำงานเพื่อความปลอดภัยในการทำงานสำหรับลูกจ้าง เป็นต้น

2. สวัสดิการนอกเหนือจากกฎหมายกำหนด สวัสดิการประเภทนี้ถูกกำหนดขึ้นโดยนายจ้างหรือเจ้าของสถานประกอบการ โดยมุ่งหวังให้ลูกจ้างมีสภาพความเป็นอยู่ที่ดีทั้งทางสภาพร่างกายและจิตใจ สวัสดิการในรูปแบบนี้จะมีความแตกต่างกันไปตามลักษณะประเภทและขนาดของกิจการ ซึ่งสวัสดิการที่นอกเหนือจากกฎหมายกำหนดสามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ

2.1 สวัสดิการทางเศรษฐกิจ เป็นสวัสดิการที่จ่ายให้กับลูกจ้างในรูปแบบเงินหรือสามารถตีค่าเป็นตัวเงินได้ ได้แก่ เงินช่วยเหลือเมื่อออกจากงาน กรณีลาออก เกษียณอายุ เงินช่วยเหลือการมีบุตร เงินช่วยเหลือภัยพิบัติ เงินกู้จากสถานประกอบการ เงินช่วยค่าอาหาร เงินช่วยเหลือเมื่อลูกจ้างและครอบครัวเสียชีวิต ทุนการศึกษานูคร การให้ความช่วยเหลือด้านการศึกษาของลูกจ้าง เครื่องแบบลูกจ้าง รถรับ-ส่งลูกจ้าง การตรวจสุขภาพประจำปี ที่อยู่อาศัยสำหรับลูกจ้าง เป็นต้น

2.2 สวัสดิการทางสังคม เป็นสวัสดิการที่นายจ้างจัดให้กับลูกจ้างเพื่อประโยชน์ทางด้านจิตใจ ได้แก่ การจัดงานรื่นเริง นันทนาการ การกีฬา การทัศนศึกษา เป็นต้น

สรุปได้ว่า สวัสดิการสามารถจำแนกออกได้เป็นหลายประเภท ขึ้นอยู่กับหลักเกณฑ์การพิจารณาของการจัดสวัสดิการว่าจะจัดให้อยู่ในหมวดหมู่ใด ถึงแม้ว่าจะมีการจัดหมวดหมู่ต่าง ๆ กัน แต่ผลที่ออกมาคือ ลูกจ้างในองค์กรจะต้องได้รับทั้งหลักประกันขั้นต่ำที่จะต้องได้สวัสดิการหรือบริการตามความจำเป็นและระดับที่สูงกว่าเพื่อนำสู่ประสิทธิภาพการในการทำงาน ขวัญกำลังใจและความจงรักภักดีต่อองค์กร

## การรถไฟแห่งประเทศไทย

กองนโยบายและส่งเสริมการท่องเที่ยวการรถไฟแห่งประเทศไทย (2554 : 1 - 9) กล่าวถึงความจำเป็นมาของการรถไฟแห่งประเทศไทยว่า สืบเนื่อง มาจากนโยบายขยายอาณาเขตของ อังกฤษและฝรั่งเศส แต่มาครอบคลุมบริเวณแหลมอินโดจีน พระองค์ท่านทรงตระหนักถึง ความสำคัญของการคมนาคม โดยเส้นทางรถไฟ เพราะการใช้แต่ทางเกวียนและแม่น้ำลำคลองเป็น พื้นนั้น ไม่เพียงพอแก่การบำรุงรักษาพระราชอาณาเขต ราษฎรที่อยู่ห่างไกลจากเมืองหลวงมีจิตใจ โน้มเอียงไปทางประเทศใกล้เคียง สมควรที่จะสร้างทางรถไฟขึ้นในประเทศเพื่อติดต่อกับมณฑล ชาติแดนก่อนอื่น ทั้งนี้เพื่อสะดวกแก่การปกครอง ตรวจสอบป้องกันการรุกรานเป็นการเปิดภูมิ ประเทศให้ประชาชนพลเมืองเข้าบุกเบิกพื้นที่รกร้างว่างเปล่า ให้เป็นประโยชน์ทางเศรษฐกิจของ ประเทศ และจะเป็นเส้นทางขนส่งผู้โดยสารและสินค้าไปมาถึงกันได้ง่ายยิ่งขึ้น ดังนั้น ในปี พ.ศ. 2430 จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ เซอร์แอนดรู คลาร์ก (Sir Andrew Clark) และบริษัทปัน ชาร์ด แมกทักการ์ด โลเธอร์ (Punchard McTaggart Lowther Co., LTD.) ดำเนินการสำรวจเพื่อ สร้างทางรถไฟจาก กรุงเทพฯ - เชียงใหม่ และมีทางแยกตั้งแต่เมืองสระบุรี - เมืองนครราชสีมาสาย หนึ่ง จากเมืองอุดรดิตต์ - ตำบลท่าเดื่อริมฝั่งแม่น้ำโขงสายหนึ่ง และจากเมืองเชียงใหม่ไปยัง เชียงราย เชียงแสนหลวงอีกสายหนึ่ง โดยทำการสำรวจให้แล้วเสร็จเป็นตอน ๆ รวม 8 ตอน ใน ราคาจ้างโดยเฉลี่ยไม่เกินไม้ละ 100 ปอนด์ ทั้งสองฝ่ายลงนามในสัญญา เมื่อวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ. 2430 และได้กล่าวถึงวิวัฒนาการของการรถไฟไว้ดังนี้

พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงทรงพระราชทานพระบรมราชานุมัติให้ กระทรวงโยธาธิการว่าจ้าง มิสเตอร์ จี. มูเร แคมป์เบลล์ สร้างทางรถไฟหลวงจากกรุงเทพ ถึงนครราชสีมา เป็นสายแรก เป็นทางขนาดกว้าง 1.435 เมตร และได้เสด็จพระราชดำเนิน ประกอบพระราชพิธีกระทำพระฤกษ์ เริ่มการสร้างทางรถไฟ ณ บริเวณย่านสถานีกรุงเทพ เมื่อ วันที่ 9 มีนาคม พ.ศ. 2434 ซึ่งปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยได้สร้างอนุสรณ์ปฐมฤกษ์รถไฟ หลวงเพื่อเป็นอนุสรณ์สถานรำลึกเหตุการณ์สำคัญในอดีต และเพื่อน้อมรำลึกถึงพระกรุณาธิคุณ

ต่อมาในสมัยรัฐบาลที่มี จอมพลป. พิบูลสงครามเป็นนายกรัฐมนตรีในขณะนั้น มีการ ประกาศใช้พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งประกาศใช้ในราชกิจจานุเบกษา เลขที่ 40 หมวด ก ฉบับพิเศษ ลงในวันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ. 2494 และให้ประกาศใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม ปีเดียวกัน ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทย จึงถูกจัดตั้งขึ้นอย่างเป็นทางการ โดยเป็น หน่วยงานรัฐวิสาหกิจประเภทสาธารณูปโภค สังกัดกระทรวงคมนาคม และให้มีการโอนกิจการ ทรัพย์สิน หนี้สิน สิทธิ หน้าที่ต่าง ๆ รวมไปถึงพนักงาน ลูกจ้าง และสายงานทั้งหมดของกรม รถไฟหลวง ไปอยู่ในการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยในช่วงเวลาดังกล่าว

### หน่วยงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยในภูมิภาค

การรถไฟแห่งประเทศไทยมีหน่วยการเดินรถไฟกระจายอยู่ทั้ง 4 ภูมิภาคของแต่ละภาค โดยมีทั้งสิ้น 4 เขตลากเลื่อน ดังนี้

1. กองลากเลื่อนเขต 1 บางซื่อ (กรุงเทพมหานคร)
2. กองลากเลื่อนเขต 2 นครราชสีมา (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ)
3. กองลากเลื่อนเขต 3 อุดรดิตต์ (ภาคเหนือ)
4. กองลากเลื่อนเขต 4 หาดใหญ่ (ภาคใต้)

### แผนที่เส้นทางรถไฟในประเทศไทย

ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยมีระยะทางที่เปิดการเดินรถแล้ว รวมทั้งสิ้น 4,346 กิโลเมตร โดยเป็นทางคู่ช่วง กรุงเทพ - รังสิต ระยะทาง 31 กิโลเมตร และเป็นทางสามช่วง รังสิต - ชุมทางบ้านภาชี ระยะทาง 59 กิโลเมตร โดยมีเส้นทาง ดังนี้

1. ทางสายเหนือถึงสถานีรถไฟเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ และสถานีรถไฟ สวรรคโลก จังหวัดสุโขทัย ระยะทาง 751 กิโลเมตร
2. ทางสายใต้เริ่มต้นจากสถานีกรุงเทพ ถึง (สถานีรถไฟสุโขทัย-ลก อำเภอสุนทรวิชัย) จังหวัดนครราชสีมา ระยะทาง 1,460 กิโลเมตร และสถานีรถไฟปางเบงช่าร์ จังหวัดสงขลา ระยะทาง 974 กิโลเมตร ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับทางรถไฟของ ประเทศมาเลเซีย ไปถึงยังประเทศ สิงคโปร์ และสถานีรถไฟกันตัง อำเภอกันตัง จังหวัดตรัง ระยะทาง 850 กิโลเมตร และสถานีรถไฟนครศรีธรรมราช จังหวัดนครศรีธรรมราช ระยะทาง 816 กิโลเมตร
3. ทางสายตะวันออกเฉียงเหนือถึงจังหวัดสระแก้ว (สถานีรถไฟอรัญประเทศ อำเภอรัญประเทศ) ระยะทาง 255 กิโลเมตร และจังหวัดระยอง ที่นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด สถานีรถไฟมาบตาพุด ระยะทาง 200 กิโลเมตร
4. ทางสายตะวันออกเฉียงเหนือถึง (สถานีรถไฟอุบลราชธานี อำเภวารินชำราบ) จังหวัดอุบลราชธานี ระยะทาง 575 กิโลเมตร และจังหวัดหนองคาย และต่อจากหนองคายไปยัง สถานีรถไฟท่านาแล้ง (สปป.ลาว) ระยะทาง 627.5 กิโลเมตร
5. ทางสายตะวันตกจากสถานีธนบุรีถึง (อำเภไทร โขก สถานีรถไฟน้ำตก) จังหวัดกาญจนบุรี ระยะทาง 194 กิโลเมตร และถึงสถานีรถไฟสุพรรณบุรี จังหวัดสุพรรณบุรี ระยะทาง 157 กิโลเมตร
6. ทางสายแม่กลองช่วงสถานีรถไฟวงเวียนใหญ่ - สถานีรถไฟมหาชัย ระยะทาง 31 กิโลเมตร และช่วงสถานีรถไฟบ้านแหลม - สถานีรถไฟแม่กลอง ระยะทาง 34 กิโลเมตร

และการรถไฟแห่งประเทศไทยยังได้เปิดเดินเส้นทางรถไฟจำนวน 1 เส้นทาง ระยะทาง 28.6 กิโลเมตร โดยให้บริษัท รถไฟฟ้า รฟท. จำกัด (SRT Electrified Train Co., Ltd. หรือ SRTET) ซึ่งเป็นบริษัทลูกที่ก่อตั้งขึ้น โดยได้รับความร่วมมือจาก Deutsche Bahn AG ประเทศเยอรมนีเป็นผู้ดำเนินการในการเดินรถ โดยเส้นทางดังกล่าวคือ รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

นอกจากนั้นยังมีการสร้างทางอีกหลายเส้นทาง อาทิ สถานีรถไฟชุมทางคลองสิบเก้า - สถานีรถไฟชุมทางบ้านภาชี - สถานีรถไฟชุมทางแก่งคอย - สถานีรถไฟศรีราชา - สถานีรถไฟแหลมฉบัง - สถานีรถไฟชุมทางเขาจิจรรย์ - สถานีรถไฟมาบตาพุด และโครงการรถไฟฟ้ายูเอชสองเส้นทางคือ รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน (ศาลายา - หัวหมาก) และรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้ม (มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ รังสิต - มหาชัย) หรือเรียกรวมๆ ได้ว่า โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง)

#### ประเภทขบวนรถไฟ

ขบวนรถด่วนพิเศษ (Special Express) เป็นขบวนรถที่จัดเดินระยะทางไกล หยุดสถานีที่สำคัญ ๆ เท่านั้น ปัจจุบันมีชนิดรถให้บริการ ดังนี้

1. รถโบกี้หนึ่งและนอนชั้นที่ 1 ปรับอากาศ (บนอ.ป.)
2. รถโบกี้หนึ่งและนอนชั้นที่ 2 ปรับอากาศ (บนท.ป.)
3. รถโบกี้หนึ่งและนอนชั้นที่ 2 ปรับอากาศ JR-West (บนท.ป. JR-West) (เฉพาะขบวนที่ 13/14)
4. รถโบกี้หนึ่งชั้นที่ 2 (บขท.) (เฉพาะขบวนที่ 37/38)
5. รถโบกี้หนึ่งชั้นที่ 3 (บขส.) (เฉพาะขบวนที่ 37/38)
6. รถกำลังดีเซลรางปรับอากาศไม่มีห้องขับ (กชม.ป.) (ในขบวนที่ 3/4 9/10 11/12 21/22 39/40 41/42 43/44)
7. รถกำลังดีเซลรางปรับอากาศมีห้องขับ (กชข.ป.)

ขบวนรถด่วน (Express) เป็นขบวนรถที่จัดเดินระยะทางไกล หยุดสถานีที่สำคัญ ๆ เท่านั้น แต่มีการให้บริการของชนิดรถฟ่วงมากกว่าขบวนรถด่วนพิเศษ แบ่งชนิดรถที่ให้บริการ ดังนี้

1. รถโบกี้หนึ่งและนอนชั้นที่ 1 ปรับอากาศ (บนอ.ป.) (ยกเว้นขบวนที่ 51/52)
2. รถโบกี้หนึ่งและนอนชั้นที่ 2 ปรับอากาศ (บนท.ป.)
3. รถโบกี้หนึ่งและนอนชั้นที่ 2 ปรับอากาศ (บนท.ป.) (JR-West) (เฉพาะขบวนที่ 67/68)
4. รถโบกี้หนึ่งและนอนชั้นที่ 2 (บนท.)
5. รถโบกี้ชั้นที่ 2 ปรับอากาศ (บขท.ป.) (เฉพาะขบวนที่ 51/52)

6. รถโบกี้ชั้นที่ 2 (บขท.)
7. รถโบกี้ชั้นที่ 3 (บขส.ป.) (เฉพาะขบวนที่ 85/86)
8. รถโบกี้ชั้นที่ 3 (บขส.) (ยกเว้นขบวนที่ 67/68)
9. รถกำลังดีเซลรางปรับอากาศมีห้องขับ (กชข.ป.) (เฉพาะขบวนที่ 71/74 เป็นบางครั้ง)
10. รถกำลังดีเซลรางปรับอากาศไม่มีห้องขับ (กชข.ป.) (เฉพาะขบวนรถด่วนสายอีสาน ขบวนที่ 71/74 73/72 77/76 75/78)
11. รถกำลังดีเซลรางมีห้องขับ (กชข.) (เฉพาะขบวนรถด่วนสายอีสานขบวนที่ 71/74 73/72 77/76 75/78)

**ขบวนรถเร็ว (Rapid)** เป็นขบวนรถที่จัดเดินระยะทางไกลหยุดมากกว่ารถด่วนพิเศษ และรถด่วน รถฟ่งส่วนใหญ่จะเป็นรถนั่งชั้น 3 คิดค่าธรรมเนียมขบวนรถ ตามระยะทาง แบ่งชนิดรถที่ให้บริการ ดังนี้

1. รถโบกีนั่งและนอนชั้นที่ 2 (บขท.) (ในรถเร็วขบวน 109 139/140 รถเร็วสายใต้)
2. รถปรับอากาศนั่งและนอนชั้นที่ 2 (บขท.ป.) (ในรถเร็วสายใต้และรถเร็ว 107/108)
3. รถโบกี้ชั้นที่ 2 (บขท.)
4. รถโบกี้ชั้นที่ 2 และ 3 ติดกัน (บขส.)
5. รถโบกี้ชั้นที่ 3 (บขส.)
6. รถกำลังดีเซลรางมีห้องขับ (กชข.) (เฉพาะขบวน 105/106)
7. รถกำลังดีเซลราง ไม่มีห้องขับปรับอากาศ (กชข.ป.) (เฉพาะขบวน 105/106)

**ขบวนรถธรรมดา (Ordinary)** เป็นขบวนรถที่จัดเดินเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสาร จากกรุงเทพไปยังจังหวัดสำคัญ ๆ ในแต่ละภูมิภาค โดยมีระยะทางระหว่าง 151 - 600 กิโลเมตร หยุดรับส่งทุกป้ายหยุด ที่หยุดและสถานี แบ่งชนิดรถที่ให้บริการ ดังนี้

1. รถโบกี้ชั้นที่ 3 (บขส.)
2. รถโบกี้ชั้นที่ 2 และ 3 ติดกัน (บขส.) (บางขบวน)
3. รถกำลังดีเซลรางมีห้องขับ (กชข.) (บางขบวน)

**ขบวนรถชานเมือง (Bangkok Commuter)** เป็นขบวนรถที่จัดเดินเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รัศมีไม่เกิน 160 กิโลเมตร เพื่อใช้เดินทางไปทำงาน ศึกษาเล่าเรียน และติดต่อค้าขาย หยุดทุก ๆ สถานี ป้ายหยุดรถ ที่หยุดรถ โดยมีเส้นทางที่ให้บริการ ดังนี้

1. สายเหนือ กรุงเทพ - ลพบุรี ระยะทาง 133 กิโลเมตร
2. สายตะวันออกเฉียงเหนือ กรุงเทพ - ชุมทางแก่งคอย ระยะทาง 125 กิโลเมตร

3. สายตะวันออก กรุงเทพ - ปราณบุรี ระยะทาง 122 กิโลเมตร

4. สายใต้ ธนบุรี - ราชบุรี ระยะทาง 101 กิโลเมตร

5. สายใต้ กรุงเทพ - สุพรรณบุรี ระยะทาง 158 กิโลเมตร

ขบวนรถท้องถิ่น (Rural Commuter) เป็นขบวนรถที่จัดเดินเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารระหว่างจังหวัด หุคทุกสถานีและป้ายหยุดรถ รถพ่วงจะเป็นรถโดยสารนั่งชั้น 3 ตลอดทั้งขบวน แบ่งชนิดรถที่ให้บริการ ดังนี้

1. รถโบกี้ชั้นที่ 3 (บขส.) (เฉพาะขบวนรถท้องถิ่นสายใต้)
2. รถกำลังดีเซลรางมีห้องขับ (กขข.) (เฉพาะขบวนรถท้องถิ่นสายเหนือ / สายอีสาน)
3. ขบวนรถที่จัดให้บริการ สายเหนือ (ใช้รถดีเซลราง THN/NKF ทำการ)
4. ขบวนรถท้องถิ่นที่ 401/402 ลพบุรี - พิษณุโลก - ลพบุรี
5. ขบวนรถท้องถิ่นที่ 403/410 พิษณุโลก - ศิลาอาสน์ - พิษณุโลก
6. ขบวนรถท้องถิ่นที่ 407/408 นครสวรรค์ - เชียงใหม่ - นครสวรรค์
7. ขบวนรถท้องถิ่นที่ 409 อุดรธานี - ลพบุรี (เดินเฉพาะวันเสาร์-อาทิตย์)  
สายอีสาน (ใช้รถดีเซลราง RH/RHN ทำการ)
8. ขบวนรถท้องถิ่นที่ 415/418 นครราชสีมา - หนองคาย - นครราชสีมา
9. ขบวนรถท้องถิ่นที่ 417/416 นครราชสีมา - อุบลราชธานี - นครราชสีมา
10. ขบวนรถท้องถิ่นที่ 419/420 นครราชสีมา - อุบลราชธานี - ลำชี
11. ขบวนรถท้องถิ่นที่ 421/422 นครราชสีมา - อุบลราชธานี - ลำชี
12. ขบวนรถท้องถิ่นที่ 423/424 ลำชี - ตำโรงทาบ - นครราชสีมา
13. ขบวนรถท้องถิ่นที่ 425/426 ลำชี - อุบลราชธานี - นครราชสีมา
14. ขบวนรถท้องถิ่นที่ 429/430 นครราชสีมา - ชุมทางบัวใหญ่ - นครราชสีมา
15. ขบวนรถท้องถิ่นที่ 431/432 ชุมทางแก่งคอย - ขอนแก่น - ชุมทางแก่งคอย
16. ขบวนรถท้องถิ่นที่ 433/434 ชุมทางแก่งคอย - ชุมทางบัวใหญ่ - ชุมทางแก่งคอย
17. ขบวนรถท้องถิ่นที่ 437/438 ชุมทางแก่งคอย - ลำานารายณ์ - ชุมทางแก่งคอย
18. ขบวนรถท้องถิ่นที่ 439/440 ชุมทางแก่งคอย - ชุมทางบัวใหญ่ - ชุมทางแก่งคอย  
สายใต้ (ใช้รถจักร+รถโบกี้ชั้น 3)
19. ขบวนรถท้องถิ่นที่ 445/446 ชุมพร - ชุมทางหาดใหญ่ - ชุมพร
20. ขบวนรถท้องถิ่นที่ 447/448 สุราษฎร์ธานี - สุโขทัย - สุราษฎร์ธานี
21. ขบวนรถท้องถิ่นที่ 451/454 นครศรีธรรมราช - สุโขทัย - ยะลา
22. ขบวนรถท้องถิ่นที่ 453/452 ยะลา - สุโขทัย - นครศรีธรรมราช

23. ขบวนรถท้องถิ่นที่ 455/456 นครศรีธรรมราช - ชะลา - นครศรีธรรมราช
24. ขบวนรถท้องถิ่นที่ 457/458 นครศรีธรรมราช - พัทลุง - นครศรีธรรมราช
25. ขบวนรถท้องถิ่นที่ 463/464 พัทลุง - สุโขทัย - พัทลุง

ขบวนรถรวม (Mixed) เป็นขบวนรถที่จัดเดินเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารระหว่างจังหวัดหยุดทุกสถานีและป้ายหยุดรถ และมีรถสินค้าพ่วงในขบวนด้วย เพื่อรับ-ส่งสินค้า ปัจจุบันมีการเดินรถในเส้นทางสายใต้ จำนวน 2 ขบวน คือ

1. ขบวน 485/486 ชุมทางหนองปลาตึก-น้ำตก-ชุมทางหนองปลาตึก
2. ขบวน 489/490 สุราษฎร์ธานี-ศิริราชนิคม-สุราษฎร์ธานี

ขบวนรถนำเที่ยว (Excursion) เป็นขบวนรถที่จัดเดินเพื่อให้บริการนักท่องเที่ยวในช่วงวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ และ วันหยุดราชการ จะหยุดรับ-ส่งผู้โดยสารเฉพาะสถานีที่มีแหล่งท่องเที่ยวเท่านั้น

ขบวนรถสินค้า คือขบวนรถไฟที่ประกอบด้วยรถสินค้าเท่านั้น ให้บริการด้านการขนส่งสินค้า "ประเภทเหมากัน" ทั้งภายในประเทศ และเพื่อส่งออกประเทศมาเลเซีย ที่สถานีปลายทาง สุโขทัย-ลก และสถานีป่าดงเบขาร์ ซึ่งเป็นสถานีรถไฟชายแดน

1. ขบวนรถสินค้าปูนซีเมนต์
2. ขบวนรถสินค้าผลิตภัณฑ์น้ำมันเชื้อเพลิงสำเร็จรูป
3. ขบวนรถสินค้าน้ำมันดิบ
4. ขบวนรถสินค้าแก๊สปิโตรเลียมเหลว
5. ขบวนรถตู้คอนเทนเนอร์
6. ขบวนรถสินค้าทั่วไป

รถไฟไฟฟ้า (Electrified Train) คือขบวนรถไฟที่ใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อน โดยใช้การจ่ายไฟฟ้าโดยสายส่งเหนือหัวซึ่งแปลงไฟฟ้ามาจากไฟฟ้ากระแสตรงของการไฟฟ้านครหลวงอีกที โดยจะวิ่งบนรางมาตรฐานขนาด 1.435 เมตร สามารถทำความเร็วได้สูงสุด 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง รถไฟประเภทนี้จะสามารถขับเคลื่อนได้ด้วยตัวเอง โดยใช้ระบบคอมพิวเตอร์ประกอบด้วยระบบอัตโนมัติสัญญาณ เพื่อให้ตัวระบบคอมพิวเตอร์ที่รถไฟทำงาน ทำให้หน้าที่ของพนักงานขับรถมีเพียงอย่างเดียวคือ เปิด-ปิด ประตู แต่ในกรณีที่ระบบอัตโนมัติสัญญาณขัดข้อง พนักงานขับรถก็ต้องทำการขับรถด้วยตนเอง รถไฟประเภทนี้จะไม่มีปัญหาเรื่องเชื้อเพลิง เพราะใช้พลังงานไฟฟ้าทั้งหมด จึงสามารถให้บริการได้ดีกว่า แต่ยกเว้นในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ไฟฟ้าดับทั่วกรุงเทพมหานคร รถไฟจะปรับไปใช้ระบบไฟฟ้าสำรองในตัว และตัดการทำงานที่ไม่จำเป็น เพื่อทำการส่งผู้โดยสารให้เร็วที่สุด รถไฟประเภทนี้ให้บริการในโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลทั้งหมด



1. Siemens Desiro UK Class 360/2 Airport Express มีทั้งหมด 4 ขบวน ใช้วิ่ง 3 ขบวน สำรอง 1 ขบวน โดย 1 ขบวนจะมี 4 โบกี้ แบ่งเป็นตู้สำหรับขนส่งสัมภาระ 1 โบกี้ และตู้โดยสาร 3 โบกี้ รวมทั้งหมด 16 ตู้

2. Siemens Desiro UK Class 360/2 City Line มีทั้งหมด 5 ขบวน ใช้วิ่ง 4 ขบวน สำรอง 1 ขบวน โดย 1 ขบวนจะมี 3 โบกี้ เป็นตู้โดยสารทั้งหมด รวมทั้งหมด 15 ตู้

การสำรองรถไฟไฟฟ้าในที่นี้กล่าวคือ เมื่อเกิดเหตุการณ์ที่รถไฟไฟฟ้าไม่สามารถวิ่งได้ตามปกติ จะมีการส่งรถสำรองจากศูนย์ซ่อมบำรุงออกไปยังจุดที่เกิดปัญหาเพื่อรับผู้โดยสารไปส่งยังสถานีปลายทาง

#### สถานีรถไฟที่หยุดรถต่างๆ

1. สถานีระดับ 1 ที่มีรางหลักน้อยที่สุด คือ สถานีรถไฟปาดธานี (รางประธานรางหลัก 1 รางต้นสำหรับรถสินค้า)

2. สถานีรถไฟแห่งเดียวที่มีเจ้าของร่วม 2 ชาติ คือ สถานีรถไฟปากดิ่งเบซาร์ (ไทย-มาเลเซีย)

3. ย่านรถไฟที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทย คือ ย่านพหลโยธิน (50ราง)

4. สถานีระดับพิเศษแห่งเดียวที่ไม่มีการโดยสาร คือ สถานีรถไฟ ICD ลาดกระบัง

5. ที่หยุดรถเพียง 2 แห่งที่มีขบวนรถเร็วหยุดรับ-ส่งผู้โดยสาร คือ ที่หยุดรถไฟกะปาง (ขบวน 167/168) และที่หยุดรถไฟเจริญสนิทวงศ์ (ขบวน 177/178)

6. สถานีปลายทาง (เส้นทางหลัก) ที่มีขบวนรถเข้า-ออกมากที่สุด ไม่นับหัวลำโพง คือ สถานีรถไฟอุบลราชธานี จำนวน 22 ขบวน/วัน

7. สถานีปลายทาง (เส้นทางแยก) ที่มีขบวนรถเข้า-ออกมากที่สุด ไม่นับหัวลำโพง คือ สถานีรถไฟธนบุรี จำนวน 12 ขบวน/วัน

#### อุโมงค์

1. อุโมงค์รถไฟที่ยาวที่สุดในประเทศไทย คือ อุโมงค์ขุนตาน ความยาว 1,352 เมตร

2. อุโมงค์รถไฟที่ไม่ได้ลอดใต้ภูเขาแห่งเดียวในประเทศไทย คือ อุโมงค์หัวหิน (บ่อฝ้าย) ลอดใต้ทางวิ่งสนามบินหัวหิน

#### จำนวนสถานีรถไฟ

1. จังหวัดที่มีสถานีรถไฟมากที่สุดคือจังหวัดนครราชสีมา 39 สถานี

2. จังหวัดที่มีสถานีรถไฟแค่ 1 สถานีคือจังหวัดสุพรรณบุรี และจังหวัดสมุทรสงคราม

**สถานีรถไฟประจำจังหวัด ที่ตั้งอยู่ตัวจังหวัด แต่ไม่ได้ตั้งชื่อตามจังหวัด**

1. สถานีรถไฟรังสิต ตั้งอยู่ในอำเภอเมืองปทุมธานี จังหวัดปทุมธานี
  2. สถานีรถไฟมหาชัย ตั้งอยู่ในอำเภอเมืองสมุทรสาคร จังหวัดสมุทรสาคร
  3. สถานีรถไฟแม่กลอง ตั้งอยู่ในอำเภอเมืองสมุทรสงคราม จังหวัดสมุทรสงคราม
  4. สถานีรถไฟมาบตาพุด ตั้งอยู่ในอำเภอเมืองระยอง จังหวัดระยอง
- สถานีรถไฟประจำอำเภอ และเป็นสถานีรถไฟประจำจังหวัดด้วย**

1. สถานีรถไฟชุมทางหาดใหญ่ ตั้งอยู่ในอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา
  2. สถานีรถไฟสวรรคโลก ตั้งอยู่ในอำเภอสวรรคโลก จังหวัดสุโขทัย
  3. สถานีรถไฟเด่นชัย ตั้งอยู่ในอำเภอเด่นชัย จังหวัดแพร่
  4. สถานีรถไฟองครักษ์ ตั้งอยู่ในอำเภอองครักษ์ จังหวัดนครนายก
  5. สถานีรถไฟสุโขทัย ตั้งอยู่ในอำเภอสุนทรบุรี จังหวัดนราธิวาส
  6. สถานีรถไฟจัตุรัส ตั้งอยู่ในอำเภอจัตุรัส จังหวัดชัยภูมิ
- สถานีรถไฟที่มีชื่อประจำจังหวัด แต่ไม่ได้ตั้งอยู่ในอำเภอเมือง**

1. สถานีรถไฟอุบลราชธานี ตั้งอยู่ในอำเภวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี
  2. สถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี ตั้งอยู่ในอำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี
  3. สถานีรถไฟปัตตานี (โคกโพธิ์) ตั้งอยู่ในอำเภอโคกโพธิ์ จังหวัดปัตตานี
- สถานีรถไฟประจำอำเภอ แต่ไม่ได้ตั้งชื่อตามอำเภอ**

1. สถานีรถไฟมักกะสัน ตั้งอยู่ในเขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร
2. สถานีรถไฟบางเขน ตั้งอยู่ในเขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร
3. สถานีรถไฟบางบำหรุ ตั้งอยู่ในเขตบางพลัด กรุงเทพมหานคร
4. สถานีรถไฟธนบุรี ตั้งอยู่ในเขตบางกอกน้อย กรุงเทพมหานคร
5. สถานีรถไฟศาลาธรรมสพน์ ตั้งอยู่ในเขตทวีวัฒนา กรุงเทพมหานคร
6. สถานีรถไฟสามเสน ตั้งอยู่ในเขตดุสิต กรุงเทพมหานคร
7. สถานีรถไฟหัวหมาก ตั้งอยู่ในเขตบางกะปิ กรุงเทพมหานคร
8. สถานีรถไฟบ้านทับช้าง ตั้งอยู่ในเขตสวนหลวง กรุงเทพมหานคร
9. สถานีรถไฟวัดสิงห์ ตั้งอยู่ในเขตจอมทอง กรุงเทพมหานคร
10. สถานีรถไฟวงเวียนใหญ่ ตั้งอยู่ในเขตธนบุรี กรุงเทพมหานคร
11. สถานีรถไฟรางโธ่ ตั้งอยู่ในเขตบางขุนเทียน กรุงเทพมหานคร
12. สถานีรถไฟคลองตัน ตั้งอยู่ในเขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร
13. สถานีรถไฟน้ำตก ตั้งอยู่ในอำเภอไทรโยค จังหวัดกาญจนบุรี

14. สถานีรถไฟคอนสินนท์ ตั้งอยู่ในอำเภอบ้านโพธิ์ จังหวัดฉะเชิงเทรา
  15. สถานีรถไฟบ้านพลูตาหลวง ตั้งอยู่ในอำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี
  16. สถานีรถไฟบ้านวะตะแบก ตั้งอยู่ในอำเภอเทพสถิต จังหวัดชัยภูมิ
  17. สถานีรถไฟศาลาข่า ตั้งอยู่ในอำเภอพุทธมณฑล จังหวัดนครปฐม
  18. สถานีรถไฟคันหยงมัส ตั้งอยู่ในอำเภอระแงะ จังหวัดนราธิวาส
  19. สถานีรถไฟบางสะพานใหญ่ ตั้งอยู่ในอำเภอบางสะพาน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
  20. สถานีรถไฟบ้านปิ่น ตั้งอยู่ในอำเภอลอง จังหวัดแพร่
  21. สถานีรถไฟถ้ำนารายณ์ ตั้งอยู่ในอำเภอชัยบาดาล จังหวัดลพบุรี
  22. สถานีรถไฟโคกสลุง ตั้งอยู่ในอำเภอพัฒนานิคม จังหวัดลพบุรี
  23. สถานีรถไฟศาลาแม่ทา ตั้งอยู่ในอำเภอแม่ทา จังหวัดลำพูน
  24. สถานีรถไฟคลองมะพลับ ตั้งอยู่ในอำเภอศรีนคร จังหวัดสุโขทัย
- สถานีรถไฟที่มีชื่อประจำจังหวัด ที่มีชั้นสถานีต่ำที่สุด

1. สถานีรถไฟสุพรรณบุรี ระดับ 3
2. สถานีรถไฟแม่กลอง (สมุทรสงคราม) ระดับ 4

สถานีรถไฟที่เป็นย่านสินค้า

1. สถานีรถไฟเชียงใหม่ ขบวนรถสินค้าทั่วไปที่ 601/602 และขบวนรถน้ำมันที่ 641/642
2. สถานีรถไฟลำพูน ขบวนรถปูนซีเมนต์ของทีพีไอที่ 693/694 (ปัจจุบันนี้ไม่มีเดิน แต่จะฝากพ่วงมากับขบวนที่ 641/642 แทน)
3. สถานีรถไฟแม่เมาะ ขบวนรถขนถ้ำลิกไนต์ของเครือซีเมนต์ไทยที่ 603/604
4. สถานีรถไฟบึงพระ ขบวนรถน้ำมันดิบหลายขบวน โดยรับน้ำมันดิบจากแหล่งลานกระปือมาตั้งแต่ปี 2526
5. สถานีรถไฟนครลำปาง ขบวนรถก๊าซของปตท. ที่ 651/652 และขบวนรถน้ำมันที่ 643/644, 673/674
6. สถานีรถไฟนครสวรรค์ ขบวนรถก๊าซของปตท. ที่ 655/656
7. สถานีรถไฟพหลโยธิน ขบวนรถสินค้าทั่วไปหลายขบวน ที่มีเดินประจำคือ รถสินค้า 781/782 (ย่านพหลโยธิน - ปาดังเบซาร์)
8. สถานีรถไฟอุบลราชธานี ขบวนรถน้ำมันที่ 541/542
9. สถานีรถไฟขอนแก่น ขบวนรถน้ำมันที่ 535/536
10. สถานีรถไฟสำราญ ขบวนรถก๊าซของปตท. ที่ 531/532

11. สถานีรถไฟนครราชสีมา
12. สถานีรถไฟชุมทางถนนจิระ ขบวนรถบรรทุกตู้สินค้าที่ 501/502
13. สถานีรถไฟบ้านเกาะ ขบวนรถบรรทุกตู้สินค้าที่ 539/540 (รถขนข้าวสารจากโรงสีข้าวหงส์ทอง)
14. สถานีรถไฟท่าพระ ขบวนรถบรรทุกน้ำคาลที่ 2019/2020
15. สถานีรถไฟบ้านช่องใต้ ขบวนรถปูนซีเมนต์ของเครือซีเมนต์ไทยที่ 521/522, 523/524 จากโรงงานแก่งคอยตั้งแต่ปี 2525
16. สถานีรถไฟหินลับ ขบวนรถปูนซีเมนต์ของทีพีไอที่ 581/582, 583/584, 585/586
17. สถานีรถไฟท่าเรือแหลมฉบัง และ ICD ลาดกระบัง ขบวนรถบรรทุกตู้สินค้าหลายขบวน
18. สถานีรถไฟปรัง ขบวนรถปูนซีเมนต์ของทีพีไอที่ 565/564, 567/566 เพราะมีไซโลปูนซีเมนต์ของทีพีไอที่สถานีรถไฟปรัง
19. สถานีรถไฟชุมพร
20. สถานีรถไฟสุราษฎร์ธานี
21. สถานีรถไฟชุมทางทุ่งสง โรงรถจักร และโรงซ่อมบำรุงที่ใหญ่ที่สุด รองจากชุมทางบางซื่อและมักกะสัน
22. สถานีรถไฟควนเนียง ขบวนรถปูนซีเมนต์ของทีพีไอที่ 721/722
23. สถานีรถไฟชุมทางหาดใหญ่ ย่านขบวนรถสินค้าไป ประเทศมาเลเซีย
24. สถานีรถไฟแหลมฉบังขบวนรถสินค้าหลายขบวน
25. สถานีรถไฟศิลาอาสน์ขบวนรถสินค้าหลายขบวน

### บริบทของสถานีตำรวจรถไฟนครราชสีมา อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา

จากนี้ไปผู้วิจัยขอนำบริบทของสถานีรถไฟนครราชสีมา อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา มากล่าวโดยสังเขป ดังนี้

สถานีตำรวจรถไฟนครราชสีมา (2553 : 1 - 5) เดิมเรียกว่าแผนก 1 กองกำกับการ 5 กองตำรวจรถไฟจัดตั้งขึ้นตามพระราชกฤษฎีกาจัดวางระเบียบราชการกรมตำรวจ เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2495 ขึ้นตรงต่อกองกำกับการ 3 กองการตำรวจรถไฟ กองบัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง กรมตำรวจ แต่เดิมระหว่างปี พ.ศ. 2495 - 2501 แผนก 1 มีที่ตั้งรวมกันอยู่ ณ ที่ตั้งกองกำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจรถไฟ ข้างสถานีมักกะสัน กรุงเทพมหานคร ต่อมาต้นปี 2502