

บทที่ 2

กิจการขนส่งทางรถไฟ

1 วิวัฒนาการของกิจการขนส่งทางรถไฟ

1.1 ความเป็นมาของกิจการขนส่งทางรถไฟ

ในปัจจุบันเส้นทางคมนาคมและขนส่งที่สำคัญมี 3 ทาง คือ ทางน้ำ ทางบก และทางอากาศ ทางน้ำสามารถเดินทางและขนส่งได้โดยเรือพาย เรือยนต์ หรือเรือเดินสมุทรซึ่งใช้ติดต่อระหว่างประเทศหรือระหว่างทวีป สำหรับทางบกในปัจจุบันนั้นสามารถเดินทางและขนส่งโดยรถยนต์และรถไฟได้อีกด้วย ส่วนทางอากาศใช้เครื่องบินเป็นยานพาหนะ

รถไฟเป็นยานพาหนะชนิดหนึ่งที่เกิดขึ้นด้วยเหล็กและไม้เป็นส่วนใหญ่ โดยมีรถจักรเป็นต้นกำลังทำการดูดลากขบวนรถไฟเหล่านั้นให้วิ่งไปบนรางเหล็กซึ่งวางขนานคู่กันไป โดยปกติคันแรกจะเป็นคันที่มีกำลังเรียกว่า รถจักร จะเป็นตัวดูดลากคันอื่นๆ ที่พ่วงอยู่ให้เคลื่อนที่ไป แต่บางคันอาจมีเครื่องยนต์ในตัวเองและสามารถวิ่งไปได้เองเช่นเดียวกับรถยนต์จึงเป็นที่มาของการเรียกรถไฟกันว่า รถยนต์ราง แต่โดยทั่วไปเครื่องยนต์ที่ใช้ในรถดังกล่าวจะเป็นเครื่องยนต์ดีเซลจึงนิยมเรียกรถประเภทนี้ว่ารถดีเซลรางอีกด้วย¹ การขนส่งทางทางรถไฟนับว่าเป็นที่นิยมทั่วไป ทั้งนี้เพราะเป็นพาหนะที่สามารถบรรทุกของได้ครั้งละมากๆ จึงประหยัดค่าใช้จ่ายโดยเฉพาะการขนส่งในระยะทางไกลๆ และมีความปลอดภัยสูงเมื่อเทียบกับการขนส่งทางบกทางอื่นโดยเฉพาะทางถนน อันได้แก่รถยนต์นั่นเอง

ในประเทศอังกฤษซึ่งเป็นต้นกำเนิดของรถไฟ เรียกรถไฟว่า "Railway" หมายถึงทางเหล็ก เนื่องจากได้พิจารณาจากลักษณะของทางที่รถเคลื่อนที่ไปนั้นทำด้วยเหล็กเส้นยาวที่มีความแข็งแรงวางเป็นคู่ขนานกันไป แล้วล้อรถจะกลิ้งไปบนเหล็กขนานโดยครั้งแรกใช้ม้าเข้ามาช่วยในการลากจูง แต่สำหรับคนไทยที่เรียกว่า "รถไฟ" นั้น ก็โดยพิจารณาจากลักษณะของรถจักรที่ลากจูง

¹ ศิลปชัย ขำมีศักดิ์ วัฒนา ธรรมมงคล และ อังกร เปรมปรีดี, วิวัฒนาการของรถไฟไทยในรอบ 200 ปี แห่งกรุงรัตนโกสินทร์, (กรุงเทพมหานคร : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2526), น. 5-1.

ซึ่งในระยะแรกเริ่มเป็นรถจักรที่ใช้กำลังไอน้ำ และไอน้ำจะเกิดได้ต้องใช้ไฟในการต้มน้ำให้เดือดเป็นไอ จึงเป็นที่มาของการเรียกว่า "รถไฟ"²

1.2 ประวัติการรถไฟโลก

รถไฟเริ่มเกิดขึ้นครั้งแรกในประเทศอังกฤษเมื่อประมาณ 300 ปีมาแล้ว เดิมสร้างให้เป็นรถที่มีล้อแล่นไปตามรางซึ่งลากด้วยม้าเพื่อใช้ในกิจการขนถ่านหิน ในปี ค.ศ. 1804 ริชาร์ด เทรวิธิค (Richard Trevithick) ชาวอังกฤษ ได้ประดิษฐ์รถจักรไอน้ำที่สามารถขับเคลื่อนได้ด้วยตัวเองขึ้นเป็นครั้งแรก แต่ก็ยังไม่สามารถใช้งานได้เพราะรถมีน้ำหนักมากเกินไปทำให้รางไม่สามารถรับน้ำหนักได้ ต่อมาในปี ค.ศ. 1811 จอห์น บลิงกินสอพ (John Blenkinsop) ชาวอังกฤษ ได้ประดิษฐ์รถจักรไอน้ำขึ้นอีกแบบหนึ่ง โดยมีลูกสูบตั้งตรง 2 ลูก ขับเคลื่อนเพลลาซึ่งติดกับล้อที่มีฟันเฟืองวิ่งไปบนรางซึ่งเป็นฟันเฟืองเช่นเดียวกัน นำมาใช้ระหว่างเหมืองถ่านหินกับเมืองลีดส์ (ฟันเฟืองของล้อกับรางนี้ช่วยให้รถจักรสามารถลากขบวนรถขึ้นทางลาดชันมาก ๆ ได้) เป็นระยะทางประมาณ 3 ไมล์ครึ่ง และต่อมาในปี ค.ศ. 1813 วิลเลียม เฮดเลย์ (William Hedley) ชาวอังกฤษได้ประดิษฐ์รถจักรชนิดใหม่ขึ้น โดยอาศัยความฝืดระหว่างล้อกับรางเหล็กแต่อย่างเดียวโดยไม่ใช้รางแบบมีฟันเฟือง และนำมาใช้ลากขบวนรถบรรทุกถ่านหินระหว่างเหมืองถ่านหินรีแลมกับท่าเรือเลมิงตัน ออน ไทน์ (Lemington-on-Tyne) ระยะทางประมาณ 5 ไมล์

ในปีต่อมาจอร์จ สตีเฟนสัน (George Stephenson) ชาวอังกฤษซึ่งเป็นผู้นำเกี่ยวกับการรถไฟและการสร้างรถจักร ได้สร้างรถจักรไอน้ำคันแรกขึ้นชื่อว่า Blucher สำเร็จแล้วนำมาใช้ลากขบวนถ่านหินในเหมืองถ่านหินที่คิลลิงสเวิร์ธ (Killingsworth) ในปี ค.ศ. 1821 เอ็ดเวิร์ด พีส (Edward Pease) ชาวอังกฤษ ได้เชิญให้จอร์จ สตีเฟนสัน มาสร้างทางรถไฟระหว่างเมืองสต็อกตันกับเมืองดาร์ลิงตัน โดยสร้างได้สำเร็จและทำพิธีเปิดในวันที่ 27 กันยายน ค.ศ. 1825 ซึ่งนับเป็นรถไฟสาธารณะสายแรกในโลกที่ลากจูงด้วยรถจักรไอน้ำ และให้บริการรับส่งทั้งสินค้าและผู้โดยสาร โดยสองปีแรกที่เปิดดำเนินการปรากฏว่ารถจักรไอน้ำมีความไม่เหมาะสมในการนำมาใช้บริการ เนื่องจากยังมีความไม่แน่นอนและต้องเสียค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาสูง จึงเหมาะที่จะนำไปลากขบวนรถบรรทุกแร่ที่ใช้ความเร็วต่ำมากกว่า ทั้งนี้เนื่องจากกำลังลากจูงและน้ำหนักถูกจำกัดเพราะความอ่อนแอของทาง จึงต้องหันกลับมาใช้ม้าลากขบวนหลายครั้ง จนกระทั่ง พ.ศ.

² เพิ่งอ้าง, น. 5-1.

2370 ทิมอธี แฮคเวิร์ท (Timothy Hackworth) ชาวอังกฤษ ได้ประดิษฐ์รถจักรเรียกว่า Royal George ขึ้น จึงได้เลิกการใช้ม้าลากจูงเพื่อขนส่งสินค้าโดยสิ้นเชิง ในปี ค.ศ. 1833 และในปี ค.ศ. 1829 บริษัทรถไฟระหว่างลิเวอร์พูลกับแมนเชสเตอร์ ได้จัดให้มีการประกวดการใช้กำลังลากจูงขบวนรถ ปรากฏว่ารถจักรชื่อ Rocket ของสติเฟินสันชนะการประกวด โดยรถจักรนี้ใช้ท่อไฟเล็กๆ หลายท่อ ในหม้อน้ำแทนการต้มน้ำทั้งหม้อ ซึ่งในระยะเวลาเดียวกันความสนใจในการรถไฟก็ได้แพร่ไปยัง สหรัฐอเมริกาและประเทศต่าง ๆ ในทวีปยุโรป³

1.3 ประวัติการรถไฟในประเทศไทย

ประเทศไทยตั้งแต่กรุงสุโขทัยตลอดจนกรุงรัตนโกสินทร์เป็นราชธานีพระมหากษัตริย์ทุกพระองค์ซึ่งทรงเป็นประมุขของประเทศได้ทรงเล็งเห็นถึงความสำคัญของการคมนาคมขนส่งซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะนำความรุ่งเรืองมาสู่ประเทศชาติเสมือนเป็นโลหิตที่หล่อเลี้ยงชีวิตให้ดำรงอยู่ และในบรรดาทางเดินของโลหิตสายนั้นการรถไฟก็ถือเป็นทางเดินโลหิตที่สำคัญสายหนึ่งซึ่งในราชอาณาจักรไทยสมัยก่อนๆ ยังไม่เคยมีเค้ารูป และโครงการอย่างหนึ่งอย่างใดที่จะแสดงให้เห็นที่ปรากฏชัดว่าการคมนาคมทางบกภายในประเทศจะมีการขนส่งโดยทางรถไฟของรัฐบาลเกิดขึ้นเลย เพราะในเวลานั้นประชาชนยังนิยมใช้สัตว์ เช่น โค กระบือ ม้า ช้าง และเกวียน เป็นพาหนะเพื่อประโยชน์ในการเดินทางและการลำเลียงสินค้าต่างๆ จากถิ่นหนึ่งไปยังอีกถิ่นหนึ่งจนกระทั่งการขนส่งโดยทางรถไฟได้เริ่มมีขึ้นจนสำเร็จเป็นรูปร่างสมบูรณ์ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวแห่งกรุงรัตนโกสินทร์ โดยให้มีประกาศพระบรมราชโองการสร้างทางรถไฟสยามตั้งแต่กรุงเทพถึงเมืองนครราชสีมา ลงวันที่ 1 มีนาคม ร.ศ. 109 ซึ่งตรงกับ พ.ศ. 2433

โดยก่อนที่การรถไฟหลวงจะถือกำเนิดขึ้นนั้นปรากฏว่าในปีพ.ศ. 2398 รัฐบาลของประเทศอังกฤษให้เซอร์จอห์น เบาริง (Sir John Bowring) ซึ่งเป็นผู้สำเร็จราชการเกาะฮ่องกงและได้รับแต่งตั้งให้เป็นอัครราชทูตพร้อมด้วยมิสเตอร์แฮรี สมิท ปาร์ค (Mr. Harry Smith Parkes) กงสุลเมืองเอ็ดมิง เป็นอุปทูต เดินทางโดยเรือรบหลวงอังกฤษเข้ามาเจรจาขอแก้ไขสนธิสัญญาทาง

³ เซาว์ ณ ศีลวันต์ วัฒนา สุภรณ์ไพบูลย์ และ นรินทร์ ช่างโชติ, “รถไฟ”, สารานุกรมไทยสำหรับเยาวชนโดยพระราชประสงค์ในพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เล่มที่ 4, (กรุงเทพมหานคร : โครงการสารานุกรมสำหรับเยาวชนโดยพระราชประสงค์ในพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว, 2521), น. 23.

ราชไมตรีฉบับที่รัฐบาลอังกฤษที่อินเดีย ทำไว้กับรัฐบาลไทยเมื่อวันที่ 20 มิถุนายน พ.ศ. 2369 ซึ่งในเวลานั้นมิสเตอร์ แฮรี สมิท ปาร์ค ได้นำสนธิสัญญาฉบับใหม่ออกไปประทับตราแผ่นดินอังกฤษแล้วนำกลับมาแลกเปลี่ยนสนธิสัญญากับฝ่ายไทย กับทั้งได้อัญเชิญพระราชสาส์นและเครื่องราชบรรณาการของสมเด็จพระนางวิคตอเรียแห่งอังกฤษเข้ามาเพื่อทูลเกล้าฯ ถวายแด่พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 อาทิ รถไฟจำลองย่อส่วนจากของจริง ประกอบด้วยรถจักรไอน้ำและรถพ่วงครบขบวนเดินบนรางด้วยแรงไอน้ำทำนองเดียวกับรถใหญ่ที่ใช้อยู่ในเกาะอังกฤษ⁴ โดยราชบรรณาการในครั้งนั้นสมเด็จพระนางวิคตอเรียทรงมีพระราชประสงค์จะให้เป็นเครื่องดลพระราชหฤทัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวให้ทรงคิดสถาปนากิจการรถไฟขึ้นในราชอาณาจักรไทย แต่เนื่องจากในขณะนั้นภาวะเศรษฐกิจของไทยยังอยู่ในฐานะไม่มั่นคง และมีจำนวนพลเมืองน้อย กิจการดังกล่าวจึงต้องระงับไว้

ต่อมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 เหตุการณ์การเมืองซึ่งสืบเนื่องมาจากนโยบายขยายอาณานิคมของอังกฤษและฝรั่งเศสแผ่มาครอบคลุมบริเวณแหลมอินโดจีน พระองค์ท่านทรงตระหนักถึงความสำคัญของการคมนาคมโดยเส้นทางรถไฟ เพราะการใช้แต่ทางเกวียนและแม่น้ำลำคลองนั้นไม่เพียงพอแก่การบำรุงรักษาพระราชอาณาเขต และราษฎรที่อยู่ห่างไกลจากเมืองหลวงมีจิตใจโน้มเอียงไปทางประเทศใกล้เคียงจึงสมควรที่จะสร้างทางรถไฟขึ้นในประเทศเพื่อติดต่อกับมณฑลชายแดนก่อนอื่น ทั้งนี้เพื่อสะดวกแก่การปกครอง และตรวจตราป้องกันการรุกรานจากการเปิดภูมิประเทศอันจะนำมาซึ่งประโยชน์ทางเศรษฐกิจโดยจะเป็นเส้นทางขนส่งผู้โดยสารและสินค้าไปมาถึงกันได้ดียิ่งขึ้น ดังนั้นในปี พ.ศ. 2430 จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้เซอร์แอนดรูว์ คลาก และบริษัทพันธมิตร แมกแทกการ์ด โลเธอร์ ดำเนินการสำรวจเพื่อสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ และมีทางแยกตั้งแต่เมืองสระบุรี - เมืองนครราชสีมาสายหนึ่ง จากเมืองอุดรดิตถ์ - ตำบลท่าเตี๋ยริมฝั่งแม่น้ำโขงสายหนึ่ง และจากเมืองเชียงใหม่ไปยังเชียงราย เชียงแสนหลวงอีกสายหนึ่ง โดยทำการสำรวจให้แล้วเสร็จเป็นตอน ๆ รวม 8 ตอน โดยทั้งสองฝ่ายลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ. 2430

เมื่อได้สำรวจแนวทางต่างๆ แล้วรัฐบาลพิจารณาเห็นว่าจุดแรกที่สมควรจะสร้างทางรถไฟเชื่อมกับเมืองหลวงของไทยก่อนอื่นก็คือ นครราชสีมา ดังนั้นในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2433 จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ก่อตั้งกรมรถไฟขึ้น สังกัดอยู่ในกระทรวงโยธาธิการ โดยมีพระเจ้าน้องยาเธอ เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์ ทรงเป็นเสนาบดี และนาย เค. เบ็ทเก (K. Bethge) ชาว

⁴ ซึ่งขณะนั้นรถไฟจำลองดังกล่าวได้เก็บรักษาไว้ที่พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ

เยอรมัน เป็นเจ้ากรรมรถไฟ พร้อมกันนั้นได้เปิดประมูลสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพ - นครราชสีมา เป็นสายแรก ณ ที่ทำการรถไฟกรุงเทพ และมีมิสเตอร์ จี. มูเร แคมป์เบล แห่งอังกฤษเป็นผู้ค้า ประกันประมูลได้ในราคาต่ำสุดโดยเสนอราคาเป็นเงิน 9,956,164 บาท พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงทรงพระราชทานพระบรมราชานุมัติให้กระทรวงโยธาธิการว่าจ้างมิสเตอร์ จี. มูเร แคมป์เบลล์สร้างทางรถไฟหลวงจากกรุงเทพถึงนครราชสีมาเป็นสายแรก โดยเป็นทาง ขนาดกว้าง 1.435 เมตรและได้เสด็จพระราชดำเนินประกอบพระราชพิธีกระทำพระฤกษ์เริ่มการ สร้างทางรถไฟ ณ บริเวณย่านสถานีกรุงเทพ เมื่อวันที่ 9 มีนาคม พ.ศ. 2434 ซึ่งปัจจุบันการรถไฟ แห่งประเทศไทยได้สร้างอนุสรณ์ปฐมฤกษ์รถไฟหลวงเพื่อเป็นอนุสรณ์สถานในการรำลึกเหตุการณ์ สำคัญในอดีตและเพื่อน้อมรำลึกถึงพระกรุณาธิคุณของพระองค์ท่าน

ในปี พ.ศ. 2439 การก่อสร้างทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - นครราชสีมาสำเร็จแล้ว บางส่วนพอที่จะเปิดการเดินรถได้ ดังนั้นในวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2439 พระบาทสมเด็จพระ จุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงเสด็จพระราชดำเนินมาทรงประกอบพระราชพิธีเปิดการเดินรถไฟระหว่าง สถานีกรุงเทพ - อยุธยา รวมระยะทาง 71 กิโลเมตร และเปิดให้ประชาชนเดินทางไปมาระหว่าง กรุงเทพฯ - อยุธยาได้ตั้งแต่วันที่ 28 มีนาคม พ.ศ. 2439 เป็นต้นไป โดยในระยะแรกมีการเดินขบวน รถวันละ 4 ขบวน และมีสถานีรวม 9 สถานี คือ สถานีกรุงเทพ บางซื่อ หลักสี่ หลักหก คลองรังสิต เชียงราก เชียงรากน้อย บางปะอิน และกรุงเก่า ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ถือเอาวันที่ 26 มีนาคม เป็นวันสถาปนากิจการรถไฟสืบมาจนถึงปัจจุบัน ต่อจากนั้นก็เปิดการเดินรถต่อไปอีกเป็นระยะ ๆ จากอยุธยาถึงแก่งคอย มวกเหล็ก ปากช่อง จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2443 การสร้างทางรถไฟสาย นครราชสีมาได้เสร็จเรียบร้อย พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวจึงได้เสด็จพระราช ดำเนินไปทรงเปิดการเดินรถสายนี้ เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม พ.ศ. 2443 รวมระยะทางจากกรุงเทพ - นครราชสีมา ทั้งสิ้น 265 กิโลเมตร รวมเงินในการก่อสร้างทางรถไฟสายนี้ 17,585,000 บาท เมื่อ การก่อสร้างทางรถไฟสายแรกสำเร็จลงตามพระราชประสงค์แล้วทรงพิจารณาสร้างทางรถไฟสาย อื่น ๆ ต่อไปจนกระทั่งสิ้นรัชสมัยของพระองค์พระผู้พระราชทานกำเนิดกิจการรถไฟในประเทศไทย เมื่อวันที่ 23 ตุลาคม พ.ศ. 2453

ภายหลังจากที่พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 เสด็จเถลิงถวัลย์ ราชสมบัติแทนพระบรมราชชนกได้ทรงพิจารณาเห็นว่ากิจการของกรรมรถไฟสายเหนือและกรรม รถไฟสายใต้ ซึ่งแยกกันอยู่ไม่สะดวกแก่การบังคับบัญชาและบริหารงาน ตลอดจนไม่เป็นการ ประหยัดค่าใช้จ่าย ดังนั้น เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน พ.ศ. 2460 จึงได้มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้รวมกิจการรถไฟทั้ง 2 กรมเข้าเป็นกรมเดียวกัน เรียกว่า “กรรมรถไฟหลวง” ก็ได้ทรงพระกรุณา

โปรดเกล้าฯ ให้พระเจ้าน้องยาเธอกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินดำรงตำแหน่งผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงพระองค์แรก ในสมัยที่พระเจ้าบรมวงศ์เธอกรมพระกำแพงเพชรอัครโยธินทรงเป็นผู้บัญชาการกรมรถไฟหลวงอยู่นั้น ทรงเล็งเห็นการรถไฟและทรงตระหนักดีว่าการใช้รถจักรไอน้ำลากจูงขบวนรถนอกจากจะไม่สะดวกและไม่ประหยัดแล้ว ลูกไฟที่กระจัดกระจายออกมายังอาจเป็นอันตรายได้ พระองค์จึงทรงสั่งรถจักรดีเซล จำนวน 2 คันมาจากสวิสเซอร์แลนด์เข้ามาใช้เป็นครั้งแรก ซึ่งรถจักรดีเซลไฟฟ้าคันแรกเลขที่ 21 ได้ออกวิ่งรับใช้ประชาชนเมื่อ พ.ศ. 2471 ปัจจุบันรถจักรประวัติศาสตร์คันนี้ยังคงอยู่ โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้นำมาติดตั้งที่ตึกบัญชาการรถไฟเพื่อให้อนุชนรุ่นหลังได้ศึกษาหาความรู้ต่อไป และเนื่องจากพระองค์ทรงเป็นผู้ให้กำเนิดรถจักรดีเซลขึ้นในเมืองไทย รถจักรดีเซลทุกคันที่ใช้การอยู่ในการรถไฟแห่งประเทศไทยขณะนี้ จึงได้ประดับเครื่องหมายบุรฉัตรอันเป็นพระนามของพระองค์ติดที่ด้านข้างของรถจักรดีเซลทุกคันที่ส่งเข้ามาเพื่อเป็นการรำลึกและเทิดพระเกียรติแห่งพระองค์ท่านสืบไป

กิจการรถไฟซึ่งได้เริ่มตั้งแต่สมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชการที่ 5 นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2439 จนกระทั่งสิ้นรัชสมัยของพระองค์ในปี พ.ศ. 2453 มีทางรถไฟที่เปิดใช้เดินรถรวมทั้งสิ้น 932 กิโลเมตร และกำลังก่อสร้างยังไม่แล้วเสร็จอีก 690 กิโลเมตร ในสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 มีทางรถไฟที่เปิดใช้ทั้งหมด 2,581 กิโลเมตร และอยู่ในระหว่างก่อสร้างอีก 497 กิโลเมตร ส่วนในสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 พระองค์ก็ทรงดำเนินรัฐประศาสน์นโยบายในการบำรุงการคมนาคมขนส่งเช่นเดียวกับรัชกาลก่อน ๆ แต่เนื่องจากสภาวะเศรษฐกิจของประเทศไทยขณะนั้นกำลังปั่นป่วน ดังนั้นการก่อสร้างทางรถไฟสมัยนี้จึงเป็นไปได้อย่างล่าช้า โดยมีทางรถไฟเพิ่มขึ้นใหม่อีก 418 กิโลเมตร กิจการรถไฟในสมัยพระบาทสมเด็จพระปรเมนทรมหาอานันทมหิดล รัชกาลที่ 8 ก็เช่นเดียวกันกับรัชกาลก่อน ประเทศไทยต้องประสบกับสภาวะทางการเงินและสงครามโลกครั้งที่ 2 ทำให้การก่อสร้างทางรถไฟไม่ก้าวหน้าเท่าที่ควร โดยมีทางรถไฟก่อสร้างเพิ่มอีก 259 กิโลเมตร

สำหรับกิจการรถไฟในสมัยพระบาทสมเด็จพระปรเมนทรมหาอานันทมหิดล รัชกาลที่ 9 ในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 กิจการรถไฟประสบภัยสงครามอย่างหนัก ทรัพย์สินทั้งทางอาคารและรถจักรล้อเลื่อน ได้รับความเสียหายมาก จำต้องเริ่มบูรณะฟื้นฟูให้กลับสู่สภาพเดิมโดยเร็ว โดยการจะอาศัยเงินลงทุนจากงบประมาณของรัฐแต่เพียงแหล่งเดียวจะไม่ทันการณ์ รัฐบาลจึงต้องขอกู้เงินจากธนาคารโลกมาสมทบ โดยในระหว่างเจรจากู้เงินนั้นธนาคารโลกได้เสนอให้รัฐปรับปรุงองค์กรของกรมรถไฟหลวงให้มีอิสระกว่าที่เป็นอยู่เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการบริหารกิจการรถไฟในเชิงธุรกิจ ในปี พ.ศ. 2494 รัฐบาลสมัย จอมพล.ป.พิบูลสงครามเป็นนายกรัฐมนตรี ได้

พิจารณาเห็นสมควรจัดตั้งกิจการรถไฟให้เป็นเอกเทศจึงได้เสนอร่างพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ต่อรัฐสภา และได้มีพระบรมราชโองการให้ตราเป็นพระราชบัญญัติขึ้นไว้ตามที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษาฉบับลงวันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ. 2494 กรมรถไฟหลวงจึงเปลี่ยนฐานะมาเป็นรัฐวิสาหกิจประเภทสาธารณูปการภายใต้ชื่อว่า “การรถไฟแห่งประเทศไทย” ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2494 เป็นต้นมา โดยการดำเนินงานอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 คณะรัฐมนตรีได้แต่งตั้งคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยขึ้นมีหน้าที่ควบคุมดูแลกิจการขององค์กรประกอบด้วยประธานกรรมการ 1 คน คณะกรรมการ อีก 6 คน ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นกรรมการโดยตำแหน่ง และรัฐได้มอบเงินจำนวน 30 ล้านบาทให้เป็นเงินสมทบทุนประเดิมของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งมีพลเอกเจริญ รัตนกุล เสรีเริงฤทธิ์ เป็นผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2494 ซึ่งในหลักการรัฐควบคุมการแต่งตั้งและปลดผู้บริหาร คุมอัตราเงินเดือนพนักงาน คุมอัตราค่าโดยสารและค่าระวาง คุมการเปิด-ปิดเส้นทางและการบริการ และการควบคุมการลงทุนทั้งหมด แต่หากการดำเนินงานขาดทุน รัฐจะชดเชยให้เท่าจำนวนที่ขาด

ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยมีระยะทางที่เปิดการเดินรถแล้ว รวมทั้งสิ้น 4,346 กิโลเมตร โดยเป็นทางคู่ช่วงกรุงเทพ - รังสิต ระยะทาง 31 กิโลเมตร และเป็นทางสามช่วงรังสิต - ชุมทางบ้านภาชี ระยะทาง 59 กิโลเมตร โดยมีเส้นทางดังนี้

- ทางสายเหนือถึงจังหวัดเชียงใหม่ ระยะทาง 751 กิโลเมตร
- ทางสายใต้ถึงจังหวัดนราธิวาส (สุไหงโก-ลก) ระยะทาง 1,143 กิโลเมตร และสถานี ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 974 กิโลเมตร
- ทางสายตะวันออกถึงจังหวัดสระแก้ว (อรัญประเทศ) ระยะทาง 255 กิโลเมตร และนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะทาง 200 กิโลเมตร
- ทางสายตะวันออกเฉียงเหนือถึงจังหวัดอุบลราชธานี ระยะทาง 575 กิโลเมตร และจังหวัดหนองคาย ระยะทาง 624 กิโลเมตร
- ทางสายตะวันตกถึงสถานีน้ำตก จังหวัดกาญจนบุรี ระยะทาง 194 กิโลเมตร
- ทางสายแม่กลองช่วงวงเวียนใหญ่ - มหาชัย ระยะทาง 31 กิโลเมตร และช่วงบ้านแหลม - แม่กลอง ระยะทาง 34 กิโลเมตร

นอกจากนี้ยังมีการสร้างทางอีกหลายเส้นทาง อาทิ คลองสิบเก้า - บ้านภาชี - แก่งคอย - ศรีราชา - แหยมฉะ - เขาชีจรรย์ - มาบตาพุด เพื่อให้รับโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกอีกด้วย⁵

2. องค์กรที่เกี่ยวข้องกับกิจการขนส่งทางรถไฟในประเทศไทย

2.1 องค์กรของรัฐ

ในปัจจุบันองค์กรที่เกี่ยวข้องกับกิจการขนส่งทางรถไฟของประเทศไทยนั้นมีหน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบและดำเนินการในทุกส่วนอยู่หน่วยงานเดียวคือ การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องรับผิดชอบการบริหารโครงสร้างพื้นฐานทุกประเภท นับตั้งแต่เส้นทางรถไฟ สถานีขนถ่าย ยานพาหนะ ระบบการควบคุมจราจร การให้บริการ และการบริหารทรัพย์สิน ซึ่งภาระค่าใช้จ่ายของโครงสร้างพื้นฐานเหล่านี้เป็นต้นทุนที่สูง ในขณะที่ระบบขนส่งอื่นๆ ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางถนน การขนส่งทางอากาศ และการขนส่งทางน้ำ ส่วนต่างๆ ขององค์ประกอบการขนส่งในระบบอื่นจะถูกแยกออกจากกันและมีหน่วยงานบริหารที่เป็นอิสระซึ่งส่วนใหญ่เป็นหน่วยงานราชการที่ได้รับงบประมาณจากรัฐบาล โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งทางถนนซึ่งเป็นระบบขนส่งที่สามารถให้บริการทดแทนและแข่งขันกับการขนส่งทางรถไฟได้รัฐบาลจะเป็นผู้รับภาระในการก่อสร้างและการซ่อมบำรุงโครงสร้างพื้นฐานของการขนส่งทางถนนเองทั้งหมด

2.2 องค์กรเอกชน

เนื่องด้วยในปัจจุบันกฎหมายที่กำหนดเกี่ยวกับการดำเนินกิจการรถไฟของประเทศไทยกำหนดให้การประกอบกิจการขนส่งทางรถไฟทั้งหมดอยู่ภายใต้การดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยแต่เพียงหน่วยงานเดียว เช่นนี้การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงเป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่ดำเนินการขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้าทางรถไฟทั่วประเทศ โดยในการขนส่งผู้โดยสารการ

⁵ การรถไฟแห่งประเทศไทย. “ประวัติการรถไฟแห่งประเทศไทย”. สืบค้นเมื่อวันที่ 5 พฤษภาคม 2551, จาก <http://www.railway.co.th/about/history.asp>

รถไฟแห่งประเทศไทยทำหน้าที่ให้บริการขนส่งทั้งเชิงสังคมและเชิงพาณิชย์ และสำหรับการขนส่งสินค้าการรถไฟแห่งประเทศไทยก็เป็นผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทั่วประเทศอีกเช่นกันซึ่งเอกชนเป็นแต่เพียงผู้ว่าจ้างให้การรถไฟแห่งประเทศไทยทำหน้าที่ขนส่งสินค้าทางรางให้เท่านั้น