

## บทที่ ๒

### การประมวลผลข้อมูลรถสินค้าในระบบปัจจุบัน

#### ๒.๑ หน่วยงานและบุคลากร

การรถไฟแห่งประเทศไทย ในปัจจุบันมีการแบ่งสายงานและหน่วยงานทั้งหมด ดังรูปที่ ๒.๑ ซึ่งในที่นี้จะกล่าวเฉพาะหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงในด้านการประมวลผลข้อมูลรถสินค้า เพื่อติดตามความเคลื่อนไหวของรถสินค้าในระบบปัจจุบัน สำหรับหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านนี้โดยตรงคือแผนกควบคุมรถสินค้า และแผนกจ่ายรถสินค้า กองควบคุมหมุนเวียนล้อเลื่อน ฝ่ายการเดินรถ การรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งตั้งอยู่ที่อาคารการเดินรถและโทรคมนาคมย่านพหลโยธิน โดยกองควบคุมหมุนเวียนล้อเลื่อน มีการแบ่งส่วนงานดังรูปที่ ๒.๒ หน่วยงานแต่ละหน่วยมี หน้าที่รับผิดชอบและจำนวนบุคลากร ดังต่อไปนี้

##### ๒.๑.๑ หน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง

ในการประมวลผลเกี่ยวกับข้อมูลรถสินค้านั้น หน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง คือ แผนกควบคุมรถสินค้า และแผนกจ่ายรถสินค้า

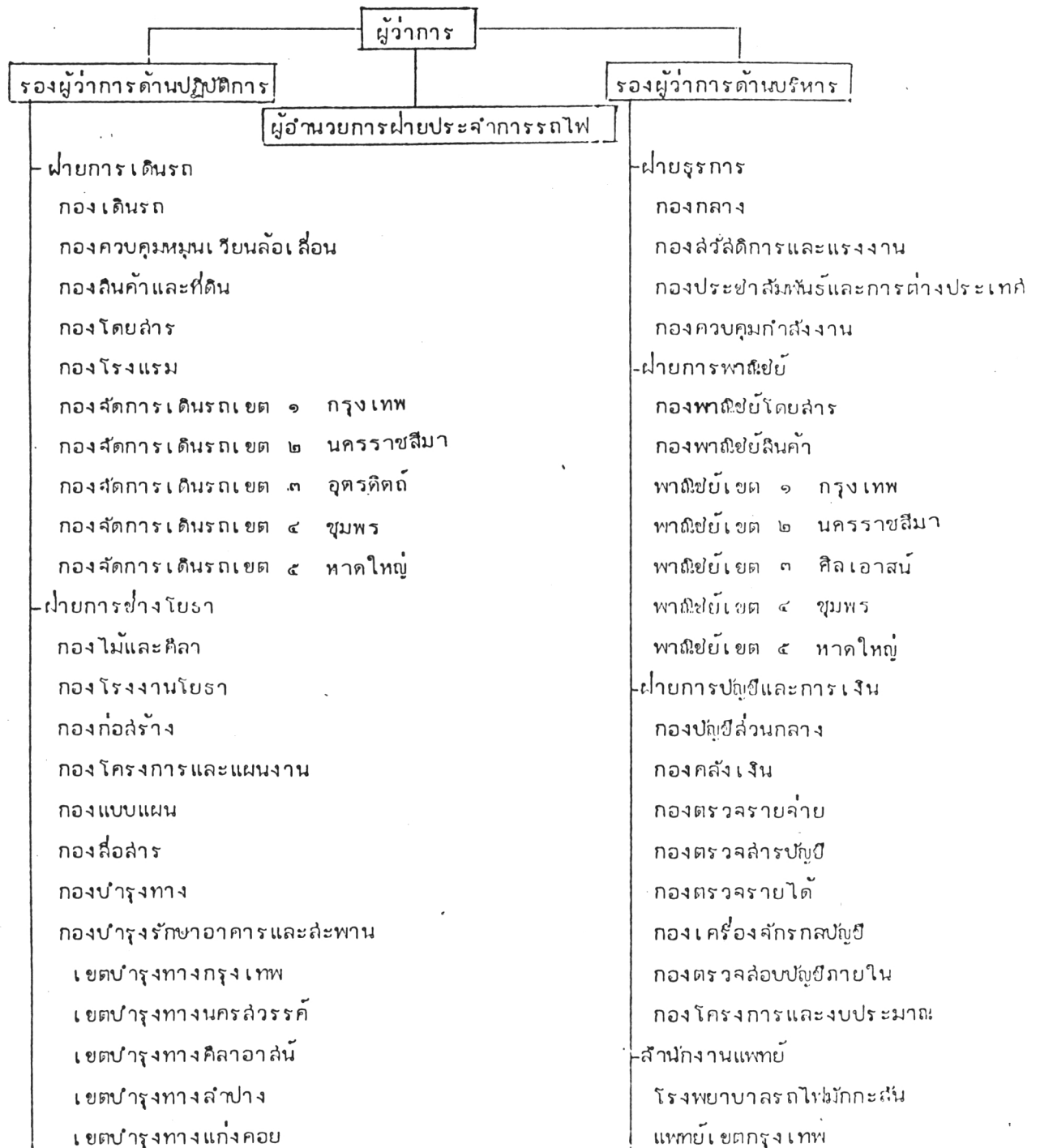
##### ๒.๑.๑.๑ แผนกควบคุมรถสินค้า ได้แบ่งหน้าที่และความรับผิดชอบของแต่ละหมวด ดังนี้

ก. หมวดควบคุมรถสินค้า มีพนักงานทั้งหมด ๑๔ คน ทำหน้าที่ในการนำรายงานลำดับรถมาลงบัญชี ติดตามรถเป็นรายคันและลงบัญชีความเคลื่อนไหวประจำสถานีพร้อมทั้งรายงานเรื่องรถที่ไม่มีการเคลื่อนไหวเกิน ๓ วัน ต่อกองควบคุมหมุนเวียนล้อเลื่อน เพื่อพิจารณาสั่งการเร่งรัดติดตามโดยแบ่งหน้าที่กันดังนี้

##### ๑. ลงบัญชีความเคลื่อนไหวประจำสถานี

หน่วยสายเหนือ และสายตะวันออกเฉียงเหนือและตะวันออก	ใช้กำลังคน	๓ คน
หน่วยสายใต้	ใช้กำลังคน	๔ คน
หน่วยย่านพหลโยธิน ติดตามความเคลื่อนไหวรถที่เข้าออกผ่านย่านพหลโยธิน	ใช้กำลังคน	๑ คน

คณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย

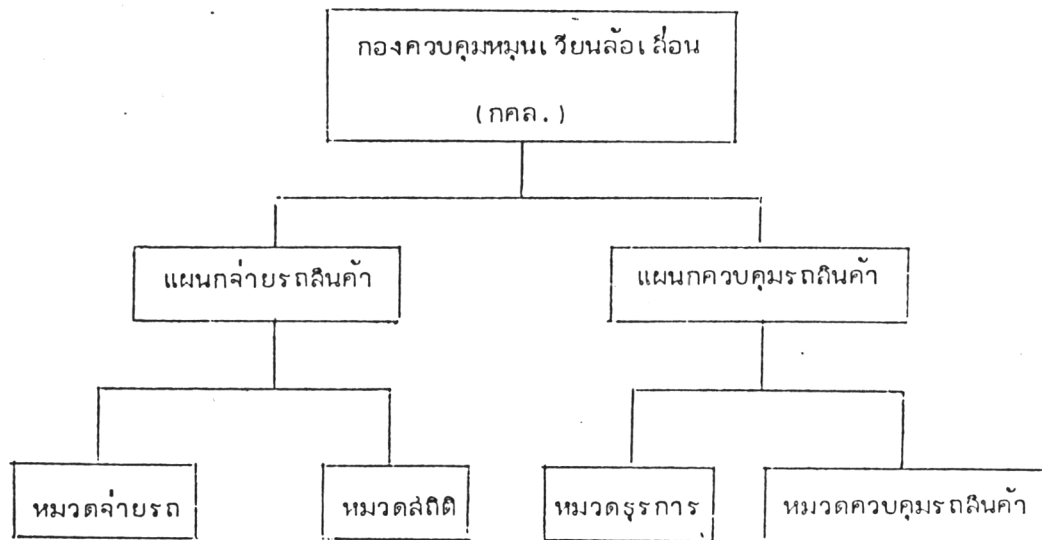


รูปที่ ๒.๑ แสดงผังการแบ่งรายงานและหน่วยงานทั้งหมดของการรถไฟแห่งประเทศไทย



เขตบำรุงทางขอนแก่น	แพทย์เขตบางซื่อ
เขตบำรุงทางลำปาง	แพทย์เขตนครสวรรค์
เขตบำรุงทางหัวหิน	แพทย์เขตกิลลาอาลัน
เขตบำรุงทางทุ่งสง	แพทย์เขตลำปาง
เขตบำรุงทางหาดใหญ่	แพทย์เขตแก่งคอย
เขตบำรุงทางชุมพร	แพทย์เขตนครราชสีมา
ฝ่ายการช่างกล	แพทย์เขตขอนแก่น
กองช่างกล	แพทย์เขตธนบุรี
กองสร้างล้อเลื่อน	แพทย์เขตชุมพร
กองซ่อมรถพ่วง	แพทย์เขตทุ่งสง
กองซ่อมรถจักรยาน	แพทย์เขตหาดใหญ่
กองผลิต	สำนักงานอาชญาบาล
กองลากเลื่อน	กองสอบสวน
ช่างกลเขต ๑ บางซื่อ	กองคดี
ช่างกลเขต ๒ นครราชสีมา	อาชญาบาลเขตกรุงเทพฯ
ช่างกลเขต ๓ อุดรดิตถ์	อาชญาบาลเขตนครราชสีมา
ช่างกลเขต ๔ ทุ่งสง	อาชญาบาลเขตพิษณุโลก
แผนกดีเซลรางกรุงเทพฯ	อาชญาบาลเขตธนบุรี
แผนกรถพ่วงกรุงเทพฯ	อาชญาบาลเขตหาดใหญ่
สำนักงานคลังพัสดุ	สำนักงานศูนย์การฝึก
กองจัดหาพัสดุ	อาจารย์เอกกำกับการ
กองคลังพัสดุ	อาจารย์เอก ๔
สำนักงานตำรวจรถไฟ	อาจารย์โท ๑๑
กองกำกับการ ๑ กรุงเทพฯ	สำนักงานประสานงานวัฒนา
กองกำกับการ ๒ ธนบุรี	กองวิเคราะห์และประสาน ๑
กองกำกับการ ๓ มีกกะสัน	กองวิเคราะห์และประสาน ๒
กองกำกับการ ๔ (กองฝึกอบรม)	กองวิเคราะห์และประสาน ๓

รูปที่ ๒.๑ (ต่อ) แสดงผังการแบ่งรายงานและหน่วยงานทั้งหมดของการรถไฟแห่งประเทศไทย



รูปที่ ๒.๒ แสดงผังการแบ่งสายงานของกองควบคุมหมุนเวียนล้อเลื่อน

## ๒. ลงบัญชีติดตามรถเป็นรายคัน

หน่วยรถปิดสายใต้	ใช้กำลังคน ๔ คน
หน่วยรถเปิดทุกสาย	ใช้กำลังคน ๑ คน
หน่วยติดตามรถบรรทุกน้ำมัน	ใช้กำลังคน ๑ คน



การทำงานทำเฉพาะเวลาราชการ นอกเวลาราชการจะมีเวรไว้คอยรับรายงานล่าช้า  
รถและรายงานรถ ๖.๐๐ และ ๑๘.๐๐ น. เพื่อเตรียมประมวลผลในวันรุ่งขึ้น

ข. หมวดธุรการ มีพนักงานทั้งหมด ๕ คน ทำหน้าที่ดังต่อไปนี้

๑. ปรับรถเสียเวลา เช่น ลูกค้าทำการขนส่งสินค้าขึ้นหรือลงไม่ทันตาม

กำหนด

๒. คำนวณค่าช่วยการรถเสีย เช่น รถไฟเสียเวลาทำให้สินค้าเสียหาย

๓. อุปกรณ์รถสินค้าชำรุดทางผู้ใช้บริการ จะต้องรับผิดชอบถ้าอยู่ในทางย่อย  
ของผู้ใช้บริการ เช่น เมื่อส่งตู้รถสินค้าไปยังบริษัทปูนซิเมนต์ไทยแล้วเกิดชำรุดในขณะที่อยู่ในทางย่อย  
ซึ่งเป็นของบริษัทปูนซิเมนต์ไทย

๔. การเก็บค่าสิ่ง รับ-ส่งหนังสือที่เข้าหรือออกจากกองควบคุมหมุน

เวียนล้อเลื่อน

๒.๑.๑.๒ แผนกล่าวยรถสินค้า ได้แบ่งหน้าที่ และความรับผิดชอบของแต่ละหมวด ดังนี้

ก. หมวดล่าวยรถสินค้า มีหน้าที่ออกแผนขบวนรถโดยออกไปส่งล่าวยรถออก  
จากย่านบางซื่อ และสำเนาส่งไปยัง สำนักรับส่งสินค้า ย่านสี่ตรง ย่านปล่อยรถ หอการค้ากับการ  
และสำเนาเก็บที่แผนกฯ

ทั้งนี้การออกใบสั่งจ่ายรถพิจารณาจาก รายงานของรถประจำวันที่รับส่งสินค้า เทลโยธิน จำนวนปีผิด  
รถเปล่า รถบรรทุก ไบยานส์รถ และรายงานลำดับรถ โดยแบ่งหน้าที่กันตามการแบ่งเขตความรับผิดชอบ  
ของการออกแชน ขวณรถ ในรูปที่ ๒.๓ ดังต่อไปนี้

๑. พนักงานจ่ายรถกรุงเทพ(พลร.กท.) ใช้พนักงาน ๒ คน

ทำหน้าที่ในเขตรับผิดชอบ ย่านพหลโยธิน กับบ้านภาชี

แม่น้ำ ถึง มัทธิยะสัน อรัญประเทศ

ธนบุรี ถึง สุพรรณฯ กาญจนบุรี

๒. พนักงานจ่ายรถทุ่งสง (พลร. ทส.) ใช้พนักงาน ๒ คน

ทำหน้าที่ในเขตรับผิดชอบ หนองปลาตูก ถึง ชุมพร

๓. พนักงานจ่ายรถราชสีมา (พลร.รล) ใช้พนักงาน ๒ คน

ทำหน้าที่ในเขตรับผิดชอบ หนองกรวย ถึง จตุรัสภูเขาลาด

๔. พนักงานจ่ายรถคิลาอาสัน (พลร.คล) ใช้พนักงาน ๒ คน

ทำหน้าที่ในเขตรับผิดชอบ หนองวิวัฒน์ ถึง บ้านใหม่

ส่วนนอกเหนือจากนี้ หัวหน้ากองจัดการเดินรถเขต (จดย.) ๒, ๓ และ ๔ เป็นผู้สั่งจ่าย  
รถเอง โดยส่งสำเนารายงานให้กองควบคุมหมุนเวียนล้อเลื่อนทราบ

ข. หมวดสถิติ มีพนักงานทั้งหมด ๓ คน ทำหน้าที่ในการเก็บสถิติ  
ตามที่ผู้บริหารต้องการ อันได้แก่

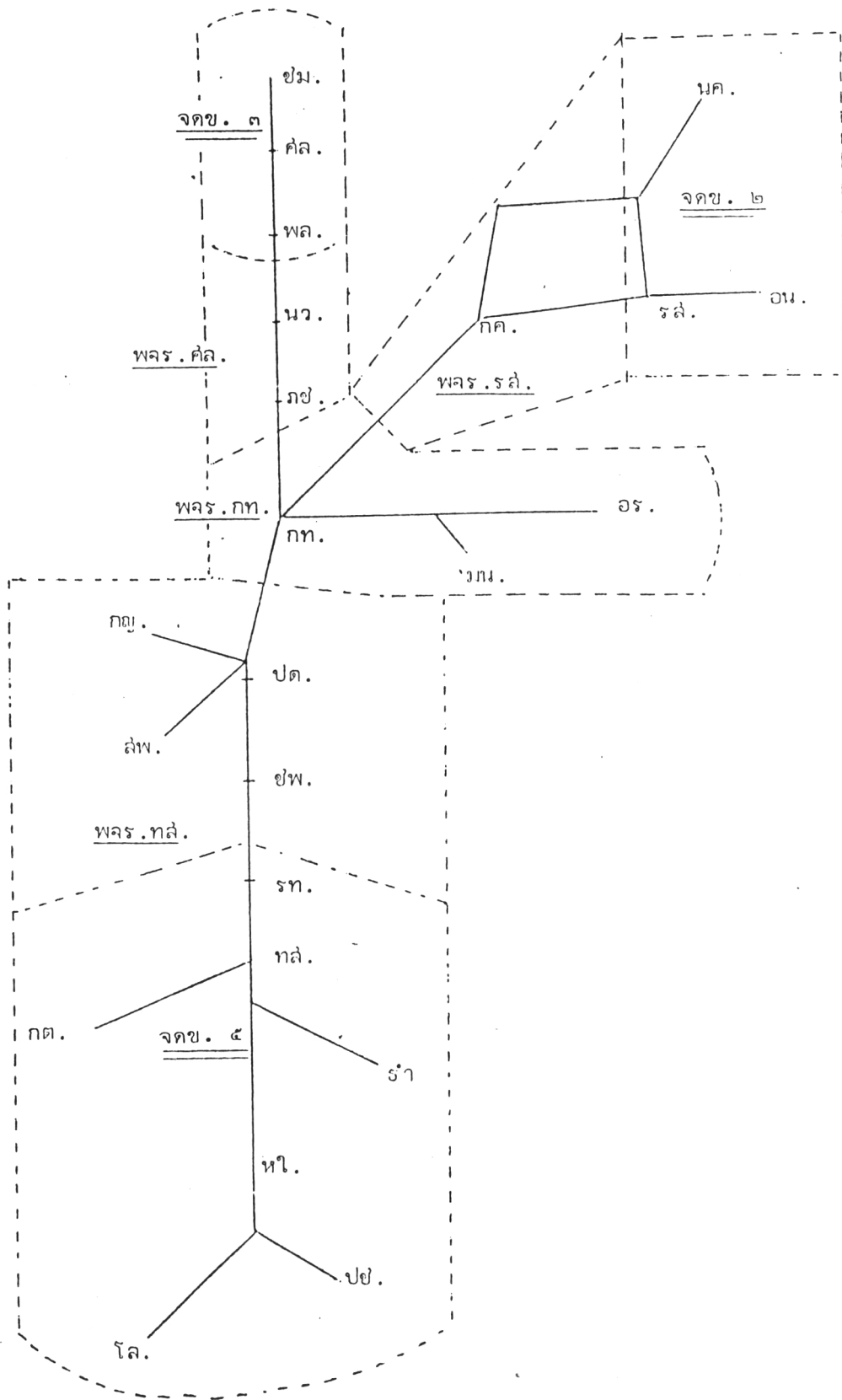
๑. สถิติกิโลเมตรรถ

๒. จำนวนรถจ่ายทั่วประเทศ

๓. เวลาที่หมุนเวียนรถสินค้า

๔. สถิติเปรียบเทียบการจ่ายรถกับปีที่ผ่านมา

๕. รายงานขบวนรถที่ต้องงดเพราะห้วงรถสักรังไร



รูปที่ ๒.๓ แสดงผังการแบ่งเขตความรับผิดชอบของการออกแผนขบวนรถ

## ๒.๑.๒ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

หน่วยงานเหล่านี้เป็นส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบการประมวลผลทั้งในด้านที่เป็นหน่วยส่งข้อมูลหรือหน่วยแรกที่ติดต่อกับลูกค้าที่เป็นทั้งหน่วยราชการ รัฐวิสาหกิจ และพ่อค้าประชาชน ซึ่งทำหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงานดังต่อไปนี้

๒.๑.๒.๑ สถานีเป็นด่านแรกด่านหนึ่งในการโต้ข้อมูลที่จะต้องใช้ในการประมวลผลข้อมูลรถสินค้า เพราะเป็นที่ติดต่อกับลูกค้าโดยตรง ซึ่งลูกค้าที่มีความต้องการจะขอรถก็มายื่นความจำนงขอรถสำหรับการบรรทุกได้ เมื่อถึงเวลานายสถานีก็จะรวบรวมรายการขอรถแล้วแจ้งไปยังแขวงที่สังกัด โดยทาง โทรศัทพ์ เพื่อแจ้งต่อไปยัง จตข. หรือ กคส. ด้วยรายงาน ๖.๐๐ น. และ ๑๘.๐๐ น.

๒.๑.๒.๒ แขวงควบคุมการเดินรถ เป็นหน่วยงานที่รับข้อมูลจากสถานีที่อยู่สังกัดของตนแล้วส่งข้อมูลที่ได้นั้นด้วยโทรศัทพ์ไปยัง จตข. ๒ หรือ ๓ หรือ ๔ หรือ กคส. และคอยรับข้อมูลตอบจากจตข. ๒ หรือ ๓ หรือ ๔ หรือ กคส. แล้วแจ้งตอบให้สถานีทราบถึงผลของการขอรถ ในการนี้ไม่ว่าแขวงจะรับข้อมูลจากสถานีใดก็ตามนอกจากต้องส่งข้อมูลนี้ให้กับ จตข. ที่มีอำนาจในการจ่ายรถ แล้วก็ยังต้องส่งข้อมูลชุดเดียวกันนี้ให้กับ กคส. ด้วยเสมอ

๒.๑.๒.๓ กองจัดการเดินรถเขต เป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่รับผิดชอบในการจัดจ่ายรถให้กับสถานีในเขตความรับผิดชอบของแต่ละเขตนับอยู่กับว่า สถานีนั้นอยู่ใน กองจัดการเดินรถเขตใด แต่ถ้ากองจัดการเดินรถเขตทั้ง ๓ คือ เขต ๒ หรือ ๓ หรือ ๔ ไม่มีรถ ก็จะติดต่อผ่านแขวงไปยัง กคส. เพื่อขอรถที่ต้องการ และการจัดจ่ายรถต้องส่งสำเนาให้ กคส. ด้วยทุกครั้ง

## ๒.๒ วิธีดำเนินการในการประมวลผลข้อมูลรถสินค้า

ในระบบการประมวลผลเกี่ยวกับรถสินค้าทั้งระบบนั้น เริ่มต้นตั้งแต่เมื่อมีลูกค้ามาติดต่อกับการรถไฟฯ เพื่อขอรถสำหรับที่จะใช้ในการบรรทุก จนถึงได้รถแล้วบรรทุกของถึงจุดหมายปลายทางและนำของลงจากรถ เรียบร้อย ซึ่งรวมไปถึงงานในความรับผิดชอบของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งด้านการติดต่อกับลูกค้า ส่งข้อมูล ประมวลผลข้อมูลและด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องับเรื่องรถสินค้า มีรายละเอียดและขั้นตอนของระบบดังต่อไปนี้

### ๒.๒.๑ การแจ้งขอรถ

ในการแจ้งขอรถนั้น การรถไฟฟ้า ได้แบ่งการแจ้งไว้เป็น ๓ ประเภทตามลักษณะของผู้ขอรถ และแบ่งกลุ่มตัวตามลักษณะผู้ขอรถด้วยดังนี้

เล่มที่ ๑ สำหรับใช้ในกิจการรถไฟฟ้า กิจการทหารและส่วนราชการอื่น ๆ

เล่มที่ ๒ สำหรับลูกค้าประจำ

เล่มที่ ๓ สำหรับพ่อค้าประชาชนทั่วไป

กลุ่มขอรถทั้ง ๓ เล่ม หรือลูกค้าทั้ง ๓ ประเภทนี้มีลักษณะการแจ้งขอรถของแต่ละประเภทดังนี้

๑. ผู้ที่มีสิทธิในการขอรถในกลุ่มเล่มที่ ๑ นั้น ต้องทำการแจ้งขอรถที่ สถานี หรือที่ทำการรับส่งสินค้า ที่จะทำการบรรทุก หรือเขตจ่ายรถที่เกี่ยวข้องหรือ กคส. ในการนี้อาจเป็นหน่วยราชการแจ้งเอง หรือให้ตัวแทนที่ได้รับมอบอำนาจเป็นผู้มาแจ้งขอรถตามสถานที่ข้างต้นก็ได้ และในการลดแจ้งขอรถนี้ ผู้ขอรถต้องระบุชนิด จำนวนรถที่ต้องการ กำหนดวันที่ต้องการทั้งการบรรทุก และสถานีที่ผู้แจ้งจะทำการบรรทุก

๒. ผู้ที่มีสิทธิในการขอรถในกลุ่มเล่มที่ ๒ นั้นต้องทำการแจ้งขอรถที่นายสถานีที่จะทำการบรรทุกเขตจ่ายรถที่เกี่ยวข้อง หรือ กคส. และในการลดแจ้งขอรถนั้น ผู้ขอรถต้องระบุจำนวนชนิดรถที่ต้องการ (และรถชนิดอื่นที่ใช้แทนได้) ชนิดสินค้า น้ำหนักสินค้า วัตถุประสงค์การบรรทุกที่ต้องการ (คือ นำอัญมณี, เหมืองแร่, น้ำมันสินค้าจริง) สถานีที่ต้องการทำการบรรทุก และสถานีปลายทางแต่ลูกค้าประจำมีข้อแตกต่างจากลูกค้าอื่น ๆ เกี่ยวกับการแจ้งขอรถในเรื่องเวลาซึ่งต้องแจ้งให้การรถไฟฟ้า ทราบล่วงหน้า โดยถือวันจันทร์เป็นวันแรกของสัปดาห์และวันอาทิตย์เป็นวันสุดท้ายของสัปดาห์ พร้อมทั้งต้องแจ้งให้ทราบอย่างช้าภายในวันพฤหัสบดี ก่อนวันจันทร์ของสัปดาห์แรกที่ต้องการบรรทุกและเมื่อถึง วันก่อนกำหนดทำการบรรทุกแต่ละวันก็ให้ยืนยันความต้องการรถบรรทุกกับนายสถานี ที่จะมีการบรรทุกเป็นรายวันด้วย

๓. ผู้ที่มีสิทธิในการขอรถในสมุดเล่มที่ ๓ นั้น ต้องทำการแจ้งขอรถที่นายสถานีหรือสารวัตรรับส่งสินค้า ณ ที่ซึ่งจะทำการบรรทุก โดยใช้แบบพิมพ์ ใบแจ้งขอรถของการรถไฟฯ ที่จัดไว้ประจำสถานี และที่รับส่งสินค้า โดยในการแจ้งนี้ผู้ขอรถต้องระบุว่า ต้องการบรรทุกสินค้าชนิดใด ในน้ำหนักเท่าใด และพร้อมที่จะทำการบรรทุกเมื่อใด ถ้าไม่แจ้งกำหนดวันทำการบรรทุกการรถไฟฯ จะถือว่ารับจ่ายรถและทำการบรรทุกตั้งแต่วันที่ลดขอรถนั้น

#### ๒.๒.๒ การสำรวจรวบรวมและการนำส่งข้อมูล

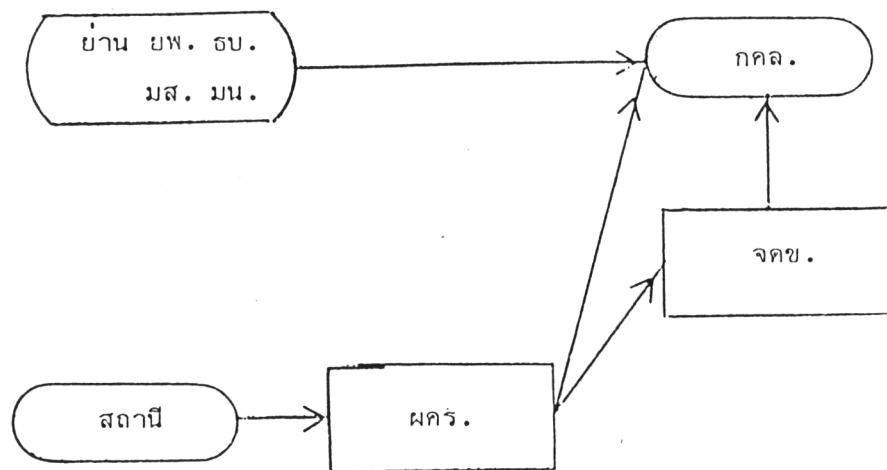
หลังจากที่หน่วยงานต่าง ๆ รับแจ้งการขอรถจากลูกค้าแล้วก็จึงทำการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับการลดขอรถนำส่งข้อมูล ให้กับกองควบคุมหมุนเวียนล้อเลื่อน โดยเริ่มจากสถานีต่าง ๆ ที่รับแจ้งขอรถ นำข้อมูลส่งผ่านแขวงควบคุมรถ ให้กับเขตจ่ายรถที่เกี่ยวข้องและเขตจ่ายรถก็ส่งข้อมูลผ่านแขวงควบคุมรถ ให้กับกองควบคุมหมุนเวียนล้อเลื่อน ซึ่งมีหน่วยหมวดควบคุมรถสินค้า เป็นผู้รับผิดชอบโดยตรงในการประมวลข้อมูลเกี่ยวกับรถสินค้า นอกจากนี้ข้อมูลการลดขอรถนั้นอาจเกิดขึ้นที่เขตจ่ายรถ หรือกองควบคุมหมุนเวียนล้อเลื่อน โดยตรงก็ได้ ซึ่งถ้าเกิดขึ้นที่เขตจ่ายรถ เขตจ่ายรถก็ส่งข้อมูลผ่านแขวงควบคุมรถให้กับกองควบคุมหมุนเวียนล้อเลื่อน และถ้าหากสถานีต่าง ๆ ที่รับลดขอรถนั้นไม่ได้อยู่ในความควบคุมของเขตจ่ายรถ, ที่ ๒, ๓ และ ๔ (ดังรูปที่ ๒.๓) ก็ส่งข้อมูล ผ่านแขวงควบคุมรถให้กับกองควบคุมหมุนเวียนล้อเลื่อนโดยตรง สำหรับข้อมูลที่ส่งนั้นก็มียางานรถ ๖.๐๐ น. รายงานรถ ๑๘.๐๐ น. และรายงานลำดับรถ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

#### ก. รายงานรถ ๖.๐๐ น. และรายงานรถ ๑๘.๐๐ น.

รายงานทั้ง ๒ นี้มีลักษณะเหมือนกันต่างกันในเวลาในการรายงานโดยรายงานรถ ๖.๐๐ น. เป็นรายงานสภาพการแจ้งขอรถที่มีมาก่อน ๖.๐๐ น. ของวันนี้ แต่หลังจาก ๑๘.๐๐ น. ของเมื่อวานและสภาพของรถที่มีอยู่ ณ ที่สถานีในเวลา ๖.๐๐ น. ส่วนรายงาน รถ ๑๘.๐๐ น. ก็ทำนองเดียวกัน อุทางเดินของข้อมูลได้จากรูปที่ ๒.๔ ซึ่งในรายงานมียางานละเอียด คือ

๑. ชนิด จำนวนรถ และชนิดบรรทุกของรถแต่ละชนิดที่มีอยู่ ณ สถานี ที่รายงานโดยแยกรายการออกเป็น





รูปที่ ๒.๔ ผังแสดงทางเดินของข้อมูลรายงาน ๖.๐๐ น. และ ๑๘.๐๐ น.

- รถบรรทุก เป็นรถซึ่งมีสินค้าบรรทุกอยู่ มี ๔ ประเภท
  - . รถบรรทุกขนลง หมายถึงรถบรรทุกที่จะทำการขนลง ณ สถานีนั้น แต่ยังไม่ได้ออกจากขนลง หรือจุดที่กำหนดให้ขนลง
  - . รถบรรทุกกำลังขนลง หมายถึงรถบรรทุกที่เข้าเทียบขนลงแล้ว
  - . รถบรรทุกรอส่งเหนือ หมายถึงรถที่บรรทุกและทำพิธีการต่าง ๆ เสร็จเรียบร้อยแล้ว รอการพ่วงส่งเหนือ
  - . รถบรรทุกรอส่งใต้ หมายถึงรถที่บรรทุกและทำพิธีการต่าง ๆ เสร็จเรียบร้อยแล้ว รอการพ่วงส่งใต้
- รถเปล่า เป็นรถที่ไม่มีสินค้าบรรทุกแต่สามารถจะเข้าบรรทุกได้มี ๔ ประเภท คือ
  - . รถเปล่าสำรอง หมายถึงรถเปล่าที่มีอยู่ ณ สถานีนั้นและยังไม่มีคำสั่งให้ดำเนินการอย่างใด
  - . รถเปล่ารอบบรรทุก หมายถึงรถเปล่าที่มีอยู่ ณ สถานีนั้นและได้รับคำสั่งให้จ่ายให้พ่อค้าทำการบรรทุกแล้ว หรือที่กำลังทำการบรรทุกอยู่
  - . รถเปล่ารอส่งเหนือ หมายถึงรถเปล่าที่มีอยู่และได้รับ คำสั่งให้ส่งและกำลังรอการพ่วงส่งเหนือ
  - . รถเปล่ารอส่งใต้ หมายถึง รถเปล่าที่มีอยู่และได้รับคำสั่งให้ส่ง และกำลังรอการพ่วงส่งใต้
- รถชำรุด เป็นรถที่นำไปใช้ในการบรรทุกสินค้าไม่ได้ เนื่องจากได้รับความเสียหายที่ทำให้บรรทุกสินค้าไม่ได้

๒. ชนิด เลขหมายรถทุกคันที่มีการเปลี่ยนแปลงสภาพการตั้งแต่ได้มีการรายงานรถครั้งที่

แล้วโดยแยกรายงานเป็น

- รถบรรทุกที่ขนลงแล้ว
- รถเปล่าที่บรรทุกแล้ว
- รถที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายการช่างกลตรวจพบว่าชำรุด
- รถที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายการช่างกลทำการซ่อมเสร็จใช้การได้

๓. ชนิด จำนวนรถอื่น ๆ ในย่าน เป็นการรายงานบอกสภาพเกี่ยวกับรถชนิดอื่น ๆ ที่อยู่ในความรับผิดชอบของแต่ละย่านสถานี เช่น รถสำรองใช้งานรถไฟ-ประจำสถานี หรือชนิด และ เลขที่รถโดยสาร เป็นต้น

๔. รายงานยืนยัน กรณีไม่มีรถอยู่ในย่านสถานี ซึ่งนายสถานีจะต้องรายงานยืนยัน ต่อพนักงานควบคุมการเดินรถของแขวงด้วยว่าไม่มีรถ เมื่อไม่มีรถอยู่ในย่านสถานี

นอกจากนี้แล้วในรายงานรถ ๑๘.๐๐ น. นั้นเป็นการแจ้งรายการของรถที่มีผู้มา ติดต่อยื่นความจำนงขอรถสำหรับ วันนั้นพร้อมกับวันที่ขอขรถทุกด้วย ส่วนในรายงานรถ ๖.๐๐ น. เป็นการยืนยันความต้องการรถเปล่าเป็นชนิด และจำนวนรถตามที่อยู่ขอรถได้แจ้งความจำนงขอขรถทุก ใน วันนั้น รวมทั้งยอดค้างจ่ายจากวันก่อนอีกครั้งหนึ่ง สำหรับสารวัตรรับสิ่งกินค้าย่านพลโยธิน ธนบุรี นายสถานี แม่เฝ้า ให้โทรศัพท์แจ้งไปยังกองควบคุมหมุนเวียนล้อเลื่อนโดยตรง

รายงานรถ ๖.๐๐ น. และ ๑๘.๐๐ น. มีวิธีการแจ้งตามลำดับดังนี้

๑. นายสถานีทุกแห่งแจ้งรายงานรถ ๖.๐๐ น. และ ๑๘.๐๐ น. ทางโทรศัพท์ควบคุม การเดินรถไปยังพนักงานควบคุมการเดินรถแขวงที่ตนสังกัดอยู่

๒. พนักงาน ควบคุมการเดินรถแขวง (ผคร.) ทุกแขวงรวบรวมรายงานรถ ๖.๐๐ น. และ ๑๘.๐๐ น. ของนายสถานีในพื้นที่ควบคุมของตนแล้วส่งให้เจ้าหน้าที่จ่ายรถเขตต่าง ๆ ดังนี้

- ผคร.กท.๑, ๒ และ ๓ รวบรวมส่งกองควบคุมหมุนเวียนล้อเลื่อนโดยตรง
- ผคร.ทท.ยพ. รวบรวมส่งกองควบคุมหมุนเวียนล้อเลื่อนทาง โทรพิมพ์พร้อม ส้าเนา จดข. ๔
- ผคร.ทล.หวิ. รวบรวมส่ง จดข. ๔ พร้อมส้าเนาส่งกองควบคุมหมุนเวียนล้อเลื่อน ทาง โทรพิมพ์
- ผคร.นว. รวบรวมส่งกองควบคุมหมุนเวียนล้อเลื่อนทาง โทรพิมพ์พร้อมส้าเนา จดข. ๓
- ผคร.อด. รวบรวมรายงานของสถานีแต่ ยต.ตลอด บะ.ส่ง กองควบคุมหมุนเวียน ล้อเลื่อนพร้อมส้าเนา จดข. สำหรับสถานีแต่ พล.ตลอด ดข. และทางแยกจ่าย ลว. ให้ส่งจดข. ๓โดยตรง แล้วส้าเนาส่งกองควบคุมหมุนเวียนล้อเลื่อนทาง โทรพิมพ์

- สำหรับนายย่านสถานี นายสถานี ในเขตกรุงเทพมหานคร คือ ย่าน ยพ. สถานี  
 ๖.มส.มน. ให้แจ้งกองควบคุมหมุนเวียนล้อเลื่อนโดยตรงทางโทรศัพท์ประจำ  
 ที่ทำการด้วย

สำหรับ รายงานรถทั้ง ๒ รายงานที่กล่าวแล้วข้างต้นนี้ มีรูปแบบและตัวอย่างดังแสดงใน  
 รูปที่ ๒.๔ และ ๒.๖

	๐๖.๐๐ น.	๓๐ กย. ๒๕๒๑
สถานี ชพ.		
๑. รถที่มีอยู่	รถบรรทุกรอขนลง	๔ ตญ. ๑๐ ตญ. ๑๕
	รถบรรทุกกำลังขนลง	๘ บทด. ๖ ตญ. ภาวะ ๖ ตญ. ๕ ตญ. ๑๕
		๑ บตญ. ๓๒ ๑ ขต.
	รถบรรทุกทุกส่งเหนือ	๓ บทด. ๑ ขว. ๑ รก.
	รถบรรทุกส่งใต้	๒ ตญ. ภาวะพิเศษ
	รถเปล่าสำรอง	๘ พท. ๓๕ ขต. ๓ บขส. ๒๖ ๒ บขส. ๒๘
		๑ ขส. ๑๕ ๑ บทด.
	รถเปล่ารอบรรทุก	๒ ตญ. มะพร้าว ส่ง รส. ขอ.
	รถเปล่าส่งเหนือ	๒๘ ตญ. ๓๓ ตญ. ๑๕ ๑ รก. ๑๕ ๒ บตญ. ๒๗, ๓๒
	รถเปล่าส่งใต้	๑ บขส. ๒๘
	รถชำรุด	๔ ตญ. ๑ ขต.
๒. รถเปลี่ยนสถานภาพ ไม่มี		
๓. รถใช้งาน รฟ.	บขส. ๔๓๘ สำรอง	
	ขต. ๑๐๗๘, ๕๕๖ ตญ. ๕๘๘ พ. อันตราย	
	บขส. ๑๖๗ ขยะ	
๔. ขอรถบรรทุกวันนี้	เล่ม ๑ ไม่มี เล่ม ๒ ไม่มีค้ำ	
	เล่ม ๓ ไม่มีค้ำ นาย ข.๑ ตญ. มะพร้าว ส่ง ๖. โปรตจ่ายรถสำรอง	

รูปที่ ๒.๕ ตัวอย่างรายงานรถ ๐๖.๐๐ น.

๑๘.๐๐ น. ๓๐ กย. ๒๕๒๑

สถานี ขพ.

๑. รถที่มีอยู่
- |                   |  |
|-------------------|--|
| รถบรรทุกทรอขนลง   | ๒ บทด. ๔ ตญ. ๑๐ ตญ. ๑๕                           |
| รถบรรทุกกำลังขนลง | ๔ บทด.   |
| รถบรรทุกส่งเหนือ  | ๓ ตญ. ๑ ขส.                                      |
| รถบรรทุกส่งใต้    | ไม่มี  |
| รถเปล้าสำรอง      | ๕ พท. ๓๕ ขต. ๓ บขส. ๒๖ ๒ บขส. ๒๘<br>๑ ขส. ๑ บขต. |
| รถเปล้ารอบรรทุก   | ไม่มี  |
| รถเปล้าส่งเหนือ   | ๑๖ ตญ. ๑๔ ตญ. ๑๕                                 |
| รถเปล้าส่งใต้     | ไม่มี  |
| รถชำรุด           | ๒ ตญ.  |
๒. รถเปลี่ยนสถานภาพ ขนลงได้ ๔ บทด. ๓๒๕๘, ๓๐๐๑, ๔๒๒๐, ๗๕๕  
๖ ตญ. ภาวระ ๓๑๔๔, ๔๐๒๒, ๒๗๖๘, ๒๑๐๐, ๓๐๕๗, ๔๐๑๒  
๑๐ ตญ. ปูน ๔๐๒๑, ๔๕๘๘, ๒๖๕๔, ๒๕๒๘, ๒๐๑๐, ๓๗๘๐,  
๑๕๐๑๖๘, ๑๕๑๒๒๐, ๑๕๐๖๗๗, ๑๕๐๐๐๒  
๑ บตญ. ข้าวสาร ๓๐๐๑๖  
ขนกันใต้ ๑ ตญ. มะพร้าว ๓๐๐๑๖  
ชำรุดซ่อมเสร็จ ๓ ตญ. ๑ ขต. ตญ. ๑๕๐๗๐๘, ๑๕๑๐๐๔, ๒๕๕๖ ขต. ๑๗๖๐  
ชำรุดใหม่ ตญ. ๑๕๑๔๐๘ ข้าวสาร ถ้ำ. - มน.
๓. รถใช้งาน รฟ.ขส. ๔๓๙ สำรอง
- |                                   |
|-----------------------------------|
| ขต. ๑๐๗๘ ๕๔๖ ตญ. ๔๐๘๙ พ. ใต้นทราย |
| บขส. ๑๖๗ ขยง                      |

รูปที่ ๒.๖ ตัวอย่างรายงานรถ ๑๘.๐๐ น.

รายการแจ้งขอรถวันดี เล่ม ๑ รฟ. ขอ. ๑ ขต. ไม้หอม ยพ. - กร. บรรทุก ๔ ตค. ๒๑  
 เล่ม ๒ ไม่มีเปลี่ยนแปลง  
 เล่ม ๓ นายคำ ขอ. ๑ รส. กระบือ ขพ. - หใ. บรรทุก ๒ ตค. ๒๑  
 นายขาม ขอ ๑ ขส. ไม้กระดาน ส่ง ธบ. บรรทุก ๑ ตค. ๒๑  
 นายเกริก ขอ ๑ ตญ. มะพร้าว ส่ง ธบ. บรรทุก ๑ ตค. ๒๑

รูปที่ ๒.๖ (ต่อ) ตัวอย่างรายงานรถ ๑๘.๐๐ น.

ข. รายงานลำดับรถ

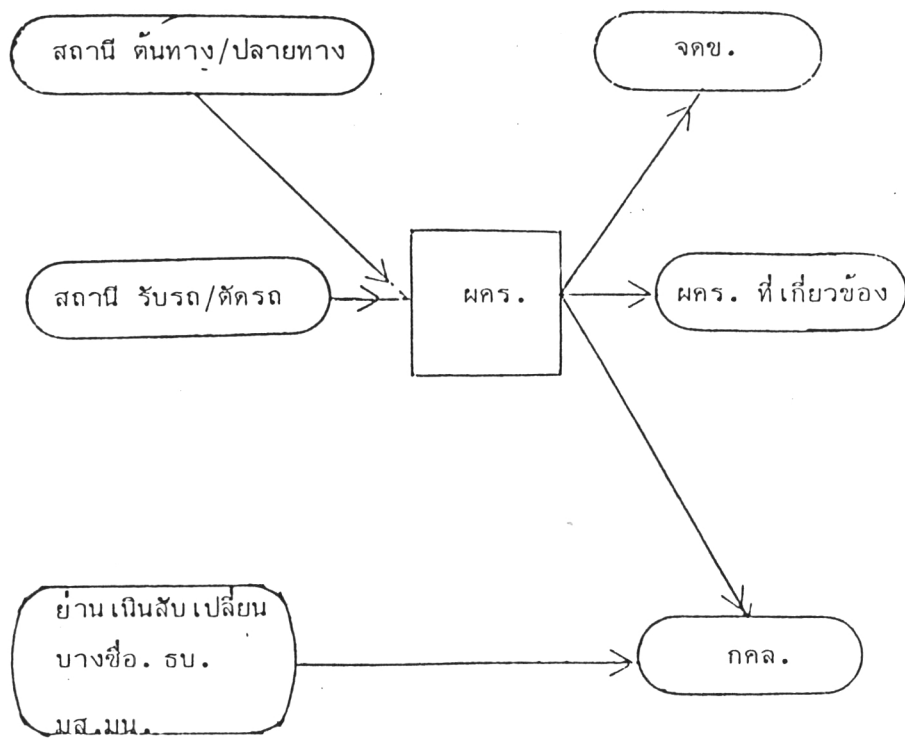
รายงานนี้เป็นการแจ้งให้ทราบถึงสภาพของรถแต่ละคันที่อยู่ในขบวนนั้น ๆ ว่าเป็นอย่างไร ข้อมูลที่มีในรายงานนี้ทำให้ทราบ เลขที่รถ พ่วงจากสถานีใดไปกับรถขบวนอะไร เวลาใด สถานีใดเป็น สถานีปลายทาง เป็นรถเปล่าหรือบรรทุก ฯลฯ รายงานนี้การรถไฟฯ จึงถือเป็นข่าวสำรอันหนึ่งที่สำคัญ ซึ่งต้องให้ทราบทันเหตุการณ์เพื่อจะได้ดำเนินการให้ต่อเนื่องด้วยความเรียบร้อยในเรื่องการเดินทางสินค้า ดังนั้นลำดับในการส่งโทรพิมพ์ของรายงานนี้ จึงเป็นรายงานประเภทโทรพิมพ์ด่วนมาก ฤดูกาลเดินทางของ ข้อมูลได้จากรูปที่ ๒.๗

รายงานลำดับรถได้แบ่งออกเป็นประเภทใหญ่ ๆ ๓ ประเภท โดยที่รายละเอียดประเภทต่าง ๆ ดังนี้

ข. ๑. รายงานลำดับรถสินค้าและรถรวมที่ย่านหรือสถานีต้นทางและปลายทาง เมื่อขบวนรถสินค้าและรถรวมเดินทางออกจากต้นทางหรือเดินทางถึงปลายทาง นายสถานีหรือนายย่านสถานีประจำสถานีหรือ ย่านทั้งต้นทางและปลายทางจะต้องทำการ รายงานลำดับรถให้ ผคร. แหวงซึ่งต้นสังกัดอยู่ทราบแล้ว พนักงานควบคุมรถแหวงก็แจ้งรายงานลำดับรถนี้ให้กองควบคุมหมุนเวียนล้อเลื่อน และกคย. เขตจ่ายรถทราบ ทางโทรพิมพ์ทันที ในการแจ้งลำดับรถต่อกองควบคุมหมุนเวียนล้อเลื่อนต้องแจ้ง เวลาที่ขบวนรถออก หรือถึง สถานีต้นทางปลายทางด้วย

ข. ๒. การแจ้งลำดับรถสินค้าและรถรวมระหว่างทาง

ผคร. ทุกแหวงมีหน้าที่แจ้งลำดับรถของขบวนรถสินค้า และรถรวมโดยเมื่อขบวนรถจะออกทุกหัวที่ภายในแหวงของตนเข้าสู่ที่ที่ควบคุมของอีกแหวงหนึ่ง ผคร. แหวงที่รถกำลังจะออกก็ต้องโทรพิมพ์



รูปที่ ๒.๗ ผังแสดงทางเดินของข้อมูลรายงานลำดับรถ

แจ้ง ผคร. อีกแขวงซึ่งขบวนรถกำลังจะเข้าไปถึงให้ทราบเป็นการล่วงหน้าพร้อมกับเจ้าเนา แจ้ง จตย. และกองควบคุมหมุนเวียนล้อเลื่อนด้วย ในการแจ้งลำดับรถนี้ ผคร. ต้องแจ้งรายการเพิ่มเติมจากที่เคยปฏิบัติแต่เดิม ดังนี้

๑. แจ้ง เวลา (หรือประมาณเวลา) ที่ขบวนรถนั้นจะออกมาพื้นที่ควบคุมภายในแขวงของตน หรือเวลาช้าที่ ผคร. ได้รับแจ้งจากสถานีในแขวงสถานีสุดท้ายก่อนส่งลำดับพร้อมกับเวลาล่าช้าเป็นมาที่
๒. แจ้งรายการรับรถและตัดรถของขบวนนั้นตามสถานีปลายทางภายในพื้นที่ควบคุมแขวงของตน โดยแจ้งรายละเอียดเป็นรายสถานี เวลาที่ทำการรับรถตัดรถ มีการตัดรถหรือรับรถชนิดใด เลขที่เท่าใด เป็นเปล่าหรือบรรทุก หากเป็นรถบรรทุกให้แจ้งชนิดสินค้าและชื่อผู้รับด้วย
๓. สำหรับขบวนรถซึ่งมีปลายทางสิ้นสุดภายในพื้นที่ควบคุมของ ผคร. แขวงใดก็ให้ ผคร. แขวงนั้นรายงานรายการตัดรถและรับรถตามรายละเอียดข้างต้น ส่งให้ จตย. และกองควบคุมหมุนเวียนล้อเลื่อนทราบ พร้อมทั้งรายงานลำดับรถถึงปลายทางด้วย

ในการแจ้งลำดับรถทาง โทรพิมพ์ส่งส่วนกลางตามข้อ ๑ และ ข้อ ๒ ดังกล่าวนี เพื่อให้สะดวกอ่านง่ายและประหยัด เล่าหน้าที่จัดส่ง โทรพิมพ์ในรูปแบบดังแสดงใน รูปที่ ๒.๔ กล่าวคือแจ้งลำดับรถจากต้นขบวนมาท้ายขบวน โดยเริ่มจากรถ พห.พขร. และให้พิมพ์รายการเรียงลำดับจากซ้ายไปขวา แต่ละบรรทัดให้มีเพียง ๒ รายการ แล้วไปขึ้นบรรทัดใหม่จนจบรายการรถชนิดเดียวกันหลายคันเป็นเปล่า หรือบรรทุกสินค้าอย่างเดียวกัน มีปลายทางเดียวกัน เมื่อพ่วงติดกันให้พิมพ์รวมเป็นรายการเดียวกัน



ถึง ผคร.กท.๑

สำเนา กกล.อพย.รฟ.

จาก ผคร.ทท.

เลขที่ ๑๔๑

๘ ตค. ๒๑

๕.๐๐ น.

ขบวน ๗๕๘ วันนี้ ดี.๔๑๑๓ เจริญ นกเลิศพันธ์ พชร. วิวิษา ชค.๑

สนิท เกิดศรีพันธ์ พร. เจริญา ชัยวัฒน์ พหล. มี ออก ปด.๐๔.๔๕ น.

พท.๑๐๘ พชร.

ตญ.๑๕๑๒๑๐ มะพร้าว	ชง.พล. ชื่อผู้รับ	ตญ.๓๗๗๐ มะพร้าว	ชม.ยพ. ชื่อผู้รับ
ตญ.๔๓๐๗ มะพร้าว	พน.นา. ชื่อผู้รับ	ตญ.๓๕๑๗ มะพร้าว	พน.ตท. ชื่อผู้รับ
ตญ.๔๓๖๘ มะพร้าว	พน.ขอ. ชื่อผู้รับ	ตญ.๔๑๕๕ ๔๒๒๗ มะพร้าว	พญ.ลา. ชื่อผู้รับ
ตญ.๑๕๐๐๒๐ มะพร้าว	ทต.ขอ. ชื่อผู้รับ	ตญ.๑๕๑๒๓๓ มะพร้าว	ยาง าด.ยพ. ชื่อผู้รับ
ตญ.๒๕๘๐ ๑๕๑๒๕๔ เปล้า	ชพ.ยพ. ชื่อผู้รับ	ตญ.๑๐๑๓ มะพร้าว	รท.รค. ชื่อผู้รับ
ตญ.๑๕๐๓๕๖ ปู่ย	รท.ธบ. ชื่อผู้รับ	ตญ.๓๐๓๓ ยางพารา	าอ.ธบ. ชื่อผู้รับ
ตญ.๑๕๐๐๘๘ ยางพารา	รท.ธบ. ชื่อผู้รับ	ตญ.๑๕๐๗๓๐ กากมะพร้าว	รท.ธบ. ชื่อผู้รับ
รก.๑๕๐๘๑ หลัวเหล็ก	ปช.ธบ. ชื่อผู้รับ	บตญ.๓๐๑๓๓ กระดาน	ทไ.ยพ. ชื่อผู้รับ
บตญ.๓๐๐๔๘ กระดาน	ทไ.ธบ. ชื่อผู้รับ	บตญ.๑๑ กระดาน	ร.รพ. ชื่อผู้รับ
บขส.๓๐๐๓๕ ๓๐๐๔๘ ชุง	ยม.มน. ชื่อผู้รับ	ตญ.๔๕๒๔ ๑๕๐๘๑๘ เปล้า	ทไ.ยพ. ชื่อผู้รับ
ตญ.๑๕๐๘๕๐ ๑๖๖๑ ผ้าฝืน	ปช.ยพ. ชื่อผู้รับ	ตญ.๑๕๑๑๓๔ ๒๕๘๑ เปล้า	ทไ.ยพ. ชื่อผู้รับ
ตญ.๑๕๐๒๐๕ ๑๕๑๑๕๗ เปล้า	ทไ.ยพ. ชื่อผู้รับ	ตญ.๒๐๗๓ ๑๓๓๐ เปล้า	ทไ.ยพ. ชื่อผู้รับ
ตญ.๑๕๑๕๒๓ ๑๘๘๘ เปล้า	ทไ.ยพ. ชื่อผู้รับ	ตญ.๑๕๐๗๗๔ ๑๕๑๑๐๕ เปล้า	ทไ.ยพ. ชื่อผู้รับ
ตญ.๑๕๐๔๒๗ ๑๕๐๐๘๒ เปล้า	ทไ.ยพ. ชื่อผู้รับ	ตญ.๓๓๐๖ ๓๐๒๔ เปล้า	ทไ.ยพ. ชื่อผู้รับ
ตญ.๒๐๕๔ ๑๕๐๓๐๒ เปล้า	ทไ.ยพ. ชื่อผู้รับ	ตญ.๑๕๐๑๐๒ ๑๕๐๔๒๑ เปล้า	ทไ.ยพ. ชื่อผู้รับ
ตญ.๑๕๐๐๘๑ เปล้า	ทไ.ยพ.		

พท.๑๕๐๘๖ พร. ชพ.ยพ.

๕๒ กั้น ๔๐๖ เมตร ๔๒๖ หน่วย

รูปที่ ๒.๘ ตัวอย่างรายงานการแจ้งลำดับรถของ ผคร. ทางโทรพิมพ์

รถดีด ๐๓.๓๐ น. ทบ.ตญ.๑๕๐๑๕๕, ๑๕๐๕๐๑

๐๔.๐๐ น. โป.ตญ.๑๕๐๙๓๔, ๑๕๐๐๒๗ บตญ.๓๐๑๖๖

๐๔.๑๕ น. รร.ตญ.๔๔๔๘, ๒๓๗๕, ๑๕๐๔๕๒

รถรับ ไม่มี

รูปที่ ๒.๘ (ต่อ) ตัวอย่างรายงานการแจ้งลำดับรถของ ผคร. ทางโทรศัพท์



ข.๓ การรายงานความเคลื่อนไหวของย่านเงินลับเปลี่ยนบางชื่อ

เฉพาะย่านเงินลับเปลี่ยน บช. ซึ่งมีการเคลื่อนไหวเป็นจำนวนมาก ภายในย่าน และมีการเดินขบวนรถระยะสั้นติดต่อกับสถานี ธบ.มณ.มส. ในเขตกรุงเทพมหานคร จึงรายงานการ เคลื่อนไหวต่อกองควบคุมหมุนเวียนล้อเลื่อนทางโทรศัพท์โดยตรง มีการแบ่งหน่วยงานรับผิดชอบในการรายงานรถ ดังนี้

๑. ย่านศัตรุภ มีความรับผิดชอบในพื้นที่ของย่านศัตรุภทั้งหมด
๒. ย่านรับขบวนรถ มีความรับผิดชอบในพื้นที่ของย่านรับขบวนรถทั้งหมด
๓. ย่านจัดขบวนรถ มีความรับผิดชอบในพื้นที่ของย่านจัดขบวนรถทั้งหมด และรวมถึงย่านรถที่แม่น้ำ บช. ย่านซ่อมรถสินค้าของ สรพ.ย่านในโรงงานบำรุงทาง
๔. ย่านปล่อยขบวนรถ มีความรับผิดชอบในพื้นที่ของย่านปล่อยขบวนรถทั้งหมด
๕. ย่านที่ทำกรรับส่งสินค้า ยพ.มีความรับผิดชอบในพื้นที่ของย่านที่ทำกรรับส่งสินค้า ยพ. ทั้งหมด
๖. ย่านสถานีชุมทาง บช. มีความรับผิดชอบในพื้นที่ของสถานีชุมทางบางชื่อและรวมถึงย่านในทางสถานี โรงงานปูนซีเมนต์ ย่านโรงรถจักร และย่านช่างกลด้วย

สำหรับย่าน ๑. ถึง ๔. นายย่านสถานีบางชื่อเป็นผู้กำหนดตัวเจ้าหน้าที่ ซึ่งทำหน้าที่รายงานความ เคลื่อนไหวต่อกองควบคุมหมุนเวียนล้อเลื่อน ย่านที่ทำกรรับส่งสินค้า ยพ. สารถรับส่งสินค้า ยพ. เป็นผู้กำหนดตัวเจ้าหน้าที่ซึ่งทำรายงาน และย่านสถานีชุมทางบางชื่อนายสถานี บช. เป็นผู้รายงาน การรายงานรถของย่านแต่ละย่านภายในย่านเงินลับเปลี่ยนบางชื่อถือปฏิบัติดังนี้

๑. รายงานขจัด จำนวนรถ ที่มีอยู่ภายในเขตรับผิดชอบเมื่อเวลา ๐๖.๐๐ น. และ ๑๘.๐๐ น. เช่นเดียวกับการรายงานรถของนายสถานีตาม ข้อ ก. กล่าวคือแยกขจัดชนิดรถต่าง ๆ ออกเป็น เปลา่ บรรทุก ส้ารอง ย้าชุด
๒. รายงานขจัด เลขที่รถทุกคันที่เข้ามาถึงหรือออกไปจากพื้นที่ในเขตย่านของตนไม่ว่าจะเป็นการพ่วง ล้อระหว่างย่าน หรือเป็นรถที่มากับขบวนรถซึ่งมีปลายทางหรือต้นทางที่ย่านเงินลับเปลี่ยน บช. โดย รายงานพื้นที่ที่รถดังกล่าวเข้ามาถึงหรือออกไปจากย่านนั้น รายงานให้ปฏิบัติอยู่ตลอด ๒๔ ชั่วโมง ในกรณีรถคันนั้นเป็นรถบรรทุกต้องรายงานอย่างละเอียดว่าบรรทุกสินค้าชนิดใดและปลายทางเป็นสถานีใดด้วย

๓. ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายการช่างกลตรวจพบรถชำรุดหรือรถซ่อมวาระและได้แจ้ง นายช่างสถานี หรือ ช.นยส.ที่เกี่ยวข้องแล้ว นยส.หรือ ช.นยส. ที่ได้รับแจ้ง ชดัด เลขที่รถ ให้กองควบคุม หมุนเวียนล้อเลื่อนทราบทันที ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ฝ่ายการช่างกลทำการซ่อมรถเสร็จและสั่งมอบ ให้ใช้งาน ก็ให้ นยส. หรือ ช.นยส. ปฏิบัติโดยนัยเดียวกัน
๔. เฉพาะที่ยานสัดขบวนรถที่ทำการรับส่งสินค้า ขพ. และสถานีชุมทางบางซื่อ ให้ผู้รับผิดชอบรายงาน การเปลี่ยนสถานะภาพของรถสินค้าภายในเขตรับผิดชอบของตนในเวลา ๐๖.๐๐ น. และ ๑๘.๐๐ น.
๕. เมื่อหมดเวลาปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ทรล.ขพ. ให้ยานสัดขบวนรถมีหน้าที่รับผิดชอบรายงาน ความเคลื่อนไหวรถภายในย่าน ทรล.ขพ. อีกหน้าที่หนึ่งด้วย

ในกรณีที่เครื่องโทรคมนาคมขัดข้อง เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องในการส่งรายงานจะต้องพยายามที่จะผ่าน รายงานรถ ความเคลื่อนไหวรถ เข้าสู่ส่วนกลางให้ได้ทันต่อเหตุการณ์โดยเฉพาะในกรณีที่ย้ายล้อส่ารถ หลักคือระบบโทรพิมพ์และระบบโทรศัพท์ขัดข้อง เจ้าหน้าที่ในส่วนกลางและส่วนภูมิภาคจะต้องยื่นวิทยุ ถ่ายทอดรายงานเป็นประจำทุกครึ่ง เวลา ๐๖.๐๐ น. และ ๑๘.๐๐ น. และในการรายงานนี้ให้ รวมการรายงานล่าช้ารถออกต้นทาง ถึงปลายทาง และเมื่อขบวนรถเดินผ่านจากแขวงควบคุมการ เดินรถหนึ่ง เข้าสู่อีกแขวงหนึ่ง โดยนำมารายงานพร้อมกันตามกำหนดเวลาดังกล่าวข้างต้น พร้อมสำเนา ยืนยันส่งถึงกองควบคุมหมุนเวียนล้อเลื่อนที่สถานีบางซื่อโดยขบวนรถโดยส่ารถที่จะ เข้าถึงสถานีบางซื่อขบวน แรก และหมายเหตุหน้าซองว่า -ด่วนมาก-สำเนายืนยันความเคลื่อนไหวรถ ผคร.แขวง.....

#### ๒.๒.๓ การประมวลผล

เมื่อได้รับข้อมูลต่างๆ เรียบร้อยแล้ว กองควบคุมหมุนเวียนล้อเลื่อนก็จัดนำมาประมวลผล โดยแยกเป็น ๒ ลักษณะ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

##### ๒.๒.๓.๑ ลงบัญชีติดตามความเคลื่อนไหวรถประจำสถานี

ในการปฏิบัติการเพื่อลงบัญชีติดตามความเคลื่อนไหวรถประจำสถานีทำได้โดยอาศัยข้อมูล จากรายงานล่าช้ารถ ด้วยการแยกกรอกเป็นรายสถานีเพื่อควบคุมย่านสถานีว่า แต่ละสถานีมีรถเข้ามา เมื่อไร ออกไปเมื่อไร รายการนี้จะลงในสมุดความเคลื่อนไหวรถประจำสถานี และการกรอกนี้ลงราย การเฉพาะรถที่ติดที่สถานีนั้น ๆ เท่านั้นโดยก่อนจะเริ่มติดตามรถจะให้ทางสถานีทุกสถานีรายงานหมายเลข

และสถานภาพรถที่ได้อยู่ในสถานีให้ทราบเสียก่อน การกรอกนี้จะกระทำลงในแบบฟอร์มที่มีอยู่ดังที่แสดง เป็นตัวอย่างใน รูปที่ ๒.๔

สถานีขนาดใหญ่

		๑	๒	๓	๔	๕	๖	๗	๘	๙	๑๐	๑๑	๑๒
		ได้รับ						ได้ส่ง					
วัน เดือน ปี	ชนิดเลขที่รถ	ขบวน	บรรทุก/เปล้า	จาก สถานี	ขนขึ้น/ขนลง		วัน เดือน ปี	ขบวน	บรรทุก/เปล้า	ส่ง สถานี	หมายเหตุ		
					เวลา	วันที่							
๒๔. ๐๗. ๒๓	ตญ. ๑๕๐๐๕๔	๗๐๑	สินค้า	ธบ.			๒.๘.๒๓	๔๘๐	เปล้า	บข.			
	ตญ. ๑๕๐๘๖๘	๗๐๑	สินค้า	ธบ.			๓๐.๗.๒๓	๗๔๒	เปล้า	บข.			
	ตญ. ๑๕๑๔๘๔	๗๐๑	ปุ๋ย	ธบ.			๒๔.๗.๒๓	๔๒๕	ปุ๋ย	คจ.			
	ตญ. ๑๕๑๐๐๘	๗๐๑	แป้งมัน	ธบ.			๒๔.๗.๒๓	๗๐๓	แป้ง	โล.			
	ตญ. ๑๕๐๐๓๗	๗๐๑	สินค้า	ธบ.			๒๔.๗.๒๓	๗๐๓	สินค้า	ยล.			

รูปที่ ๒.๔ แสดงการลงบัญชีติดตามความเคลื่อนไหวรถประจำสถานี

จากตัวอย่างในรูปที่ ๒.๗ การกรอกข้อความในสมุดความเคลื่อนไหวรถประจำสถานี มีรายละเอียดแต่ละส่วนที่ต้องกรอกดังต่อไปนี้

๑. ช่องที่ ๑ วัน เดือน ปี ที่ได้รับ

ให้กรอกข้อความ วัน เดือน ปี ที่รถสินค้าคันนั้น ๆ มาถึงสถานีตน

๒. ช่องที่ ๒ ชนิด เลขที่รถ

ให้กรอกข้อความ ชนิด เลขที่รถคันนั้น

๓. ช่องที่ ๓ สิ่งมากับขบวน

ให้กรอกข้อความ เลขที่ขบวนรถซึ่งพ่วงรถสินค้าคันนั้นมา

๔. ช่องที่ ๔ บรรทุก/เปล่า

ให้กรอกข้อความว่า เป็นรถบรรทุกหรือเปล่า ถ้าเป็นรถบรรทุกให้แจ้งด้วยว่าเป็นสินค้าชนิดใด

๕. ช่องที่ ๕ จากสถานี

ให้กรอกข้อความ รถคันนั้นได้ส่งมาจากสถานีใด

๖. ช่องที่ ๖ และ ๗ ขนขึ้นขนลงเสรี

ให้กรอกข้อความ เวลาและวันที่ได้ทำการขนขึ้นหรือขนลงเสรี ในกรณีที่มีการขนขึ้นและขนลงสำหรับรถคันเดียวกันที่สถานีเดียวกันให้มาย้สถานีกรอกข้อความ เวลาและวันที่ขนลงก่อนแล้ว จึงกรอกข้อความเวลาและวันที่ขนขึ้น ในช่องเดียวกันบรรทัดถัดไป

๗. ช่องที่ ๘ วัน เดือน ปี ที่ได้ส่ง

ให้กรอกข้อความ วัน เดือน ปี ที่ได้ส่งรถคันนั้นไป

๘. ช่องที่ ๙ สิ่งกับขบวน

ให้กรอกข้อความ เลขที่ขบวนรถซึ่งได้พ่วงส่งรถสินค้าคันนั้นไป

๙. ช่องที่ ๑๐ บรรทุก/เปล่า

ให้กรอกข้อความ เป็นบรรทุกหรือเปล่า ถ้าเป็นรถบรรทุกให้แจ้งด้วยว่าเป็นสินค้าชนิดใด

๑๐. ช่องที่ ๑๑ สถานี

ให้กรอกข้อความชื่อสถานีปลายทางของรถคันนั้น

๑๑. ช่องที่ ๑๒ หมายเหตุ

ในกรณีที่การส่งรถดังกล่าวล่าช้า ให้นยส. นสน. หมายเหตุให้ชัดเจนว่าล่าช้าเพราะเหตุใด เช่น ยารถรอซ่อม รอคการขนส่ง รอคการบรรทุกหรือขบวนรถสินค้าเต็มส่งไม่ได้ เป็นต้น

ในการปฏิบัติงานเพื่อลงรายการในสมุดความเคลื่อนไหวรถประจำสถานีนั้น ต้องดำเนินการดังนี้

- รับข้อมูลรายงานล่าช้ารถ แล้วนำรายการต่าง ๆ ที่ต้องการ เช่น วัน เดือน ปี ชนิดกับเลขที่รถ ขบวน สภาพของตู้รถ เป็นต้น ไปกรอกลงในสมุดแยกตามสถานีโดยใช้สมุด ๑ เล่มสำหรับ ๑ สถานี
- ถ้าข้อมูลเกี่ยวกับรถนั้นเป็นรายการที่รถเข้าสู่สถานี ก็ให้ลงรายการในด้านได้รับ ( ช่อง ๑ ถึง ๗ ) แต่ถ้าเป็นรายการที่ส่งรถตู้ขึ้นออกจากสถานี ก็ให้ลงรายการในด้านได้ส่ง ( ช่อง ๘ ถึง ๑๒ )
- ในรายการที่ลงแต่ละวันถ้าเป็นวันเดียวกันก็ลงรายการต่อเนื่องกันไปให้อยู่ด้วยกัน ส่วนของวันอื่นก็ลง เช่นเดียวกัน แต่อยู่ถัดมาโดยแยกรายการแต่ละวันด้วยการขีดเส้นใต้สีแดงคั่น และรายการที่ลงในสมุดเรียงลำดับตามวัน เดือน ปี
- ชั่งน้ำหนักกรอกลงในสมุดนั้นให้เข้าหับสถานีที่มีการตัดรถเท่านั้น ถ้าสถานีใดไม่มีการตัดรถเลย ก็จะไม่มีการกรอกในสมุดของสถานีนั้น
- เมื่อรถคันใดในภายหลังมีการส่งออกจากสถานีนั้นพนักงานท่าหน้าที่กรอก หลังจากที่ได้ข้อมูลรายงานล่าช้ารถแจ้งการส่งออกมาแล้วจึงนำไปทำการค้นหาสมุดต่อเมื่อหารถที่ต้องการแล้วจึงลงรายการของการส่งรถตู้ขึ้น ๆ ออกไปจากสถานีนี้ ซึ่งต้องลงให้ตรงกัน โดยถ้าหากรายการของรถตู้นั้นมีหลายบรรทัด ก็ต้องกรอกให้ตรงกับบรรทัดสุดท้ายของรายการได้รับรถตู้ขึ้น
- ถ้ารถคันใดมีการส่งล่าช้าหรือค้างอยู่ที่สถานีนานเกินไป ต้องแจ้งหมายเหตุให้ชัดเจนว่าเพราะเหตุใด

สำหรับในรูปที่ ๒.๔ นั้น เป็นตัวอย่างแสดงถึงการกรอกลงรายการของวันที่ ๒๔ เดือนกรกฎาคม พ.ศ.๒๕๒๓ ของรถ ๕ คัน คือ ตญ. ๑๕๐๐๕๔, ตญ.๑๕๐๘๖๙ , ตญ. ๑๕๑๔๘๔, ตญ. ๑๕๑๐๐๕ และ ตญ. ๑๕๐๐๓๗ ซึ่งพ่วงมากับรถขบวน ๗๐๑ จากสถานีธนบุรี โดยรถทุกคันได้มาตัดที่สถานีชุมทางหาดใหญ่ และทุกคันก็ถูกแยกพ่วงไปกับรถขบวนต่าง ๆ ดังนี้

- ตญ.๑๕๐๐๕๔ พ่วงไปกับรถขบวน ๔๘๐ ในวันที่ ๒ สิงหาคม ๒๕๒๓ ส่งไปสถานีบางเขิน เป็นรถเปล่า
- ตญ.๑๕๐๘๖๕ พ่วงไปกับรถขบวน ๗๔๒ ในวันที่ ๓๐ กรกฎาคม ๒๕๒๓ ส่งไปสถานีบางเขิน เป็นรถเปล่า
- ตญ.๑๕๑๔๘๔ พ่วงไปกับรถขบวน ๔๒๕ ในวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๒๓ ส่งไปสถานี คลองแจระ เป็นรถบรรทุกปุ๋ย
- ตญ.๑๕๑๐๐๔ พ่วงไปกับรถขบวน ๗๐๓ ในวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๒๓ ส่งไปสถานี สุโงงโก-ลก เป็นรถบรรทุกแป้ง
- ตญ.๑๕๐๐๓๗ พ่วงไปกับรถขบวน ๗๐๓ ในวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ๒๕๒๓ ส่งไปสถานียะลา เป็นรถบรรทุกสินค้า

จากรายการพบว่ารถคันเดียวกัน เมื่อมาตัดที่สถานีแล้วอาจค้างอยู่ที่สถานีอีกหลายวัน ก่อนที่จะส่งต่อไปให้สถานีอื่น ซึ่งในการกรอกลงรายการในด้านนี้ได้ส่งนอกจากจะค้นหาสมุดของสถานีแต่ละสถานีจากสมุดทั้งหมดแล้ว ก็ยังต้องมาค้นหารถคันที่ได้ส่งออกไปอีกภายในสมุดของสถานีนั้นด้วย

สมุดที่ใช้สำหรับกรอกลงรายการเพื่อลงรายการนี้มีจำนวนสมุดเท่ากับจำนวนสถานีทั้งหมด และในแต่ละวันที่มีการรายงานลำดับรถเข้ามามีข้อมูลเกี่ยวกับการตัดรถที่สถานีต่าง ๆ ทั้งหมดเป็นจำนวนรถโดยเฉลี่ยประมาณ ๖,๐๐๐ คันต่อวัน (ชโล กัลยาณมิตร, ๒๕๒๓) ที่ต้องนำไปกรอกลงรายการเพื่อใช้ในการติดตามความเคลื่อนไหวของรถประจำสถานี ทุกสถานี รายการในสมุดนี้ทำให้ทราบได้ว่ารถแต่ละคันอยู่ที่สถานีใดบ้าง หรือถูกส่งไปยังสถานีอื่นใดบ้าง อันเป็นประโยชน์ในการที่จะให้ทราบไปได้อย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด

สมุดความเคลื่อนไหวนี้เมื่อได้ใช้หมดเล่มแล้ว ให้ นยส. นลน. ยกยอดรถที่ตกค้างอยู่ ณ ย่าน หรือสถานีต้นลงในเล่มใหม่ สมุดเดิมเก็บเป็นหลักฐานต่อไปอีก ๑ ปี จึงทำลายได้

#### ๒.๒.๓.๒ ลงบัญชีติดตามรถเป็นรายคัน

จากการลงบัญชีติดตามความเคลื่อนไหวรถประจำสถานีนั้น มุ่งที่สถานีเป็นหลัก แต่เพื่อให้การตรวจสอบติดตามรถเป็นไปด้วยความรวดเร็วสะดวกขึ้น และยังใช้เป็นหลักฐานในการยืนยันตัว รวมทั้งทำให้ทราบเหตุการณ์เฉพาะย่านว่ารถคันนี้อยู่ที่ใด ส่วนแบบฟอร์มที่ใช้สำหรับกรอกลงบัญชีติดตามรถเป็นรายคัน

ดังรูปที่ ๒.๑๐



วันที่ เลขที่รับ		๑	๒	๓	๔	.....	๒๔	๓๐	๓๑	หมายเหตุ
		๐๖.๐๐								
	๑๘.๐๐									
	๐๖.๐๐									
	๑๘.๐๐									
	๐๖.๐๐									
	๑๘.๐๐									
	๐๖.๐๐									
	๑๘.๐๐									
	๐๖.๐๐									
	๑๘.๐๐									
	๐๖.๐๐									
	๑๘.๐๐									
	๐๖.๐๐									
	๑๘.๐๐									
	๐๖.๐๐									
	๑๘.๐๐									
	๐๖.๐๐									
	๑๘.๐๐									
	๐๖.๐๐									
	๑๘.๐๐									
	๐๖.๐๐									
	๑๘.๐๐									
	๐๖.๐๐									
	๑๘.๐๐									
	๐๖.๐๐									
	๑๘.๐๐									
	๐๖.๐๐									
	๑๘.๐๐									

รูปที่ ๒.๑๐ แบบฟอร์มการลงบัญชีติดตามรถเป็นรายคัน

การติดตามรถเป็นรายคันนี้เวลาที่ใช้ คือ ๖.๐๐ น. ซึ่งถือเป็นช่วงเวลาที่ได้ครุของแต่ละสถานีในการลงบัญชีนี้อาศัยข้อมูลจากรายงานลำดับรถซึ่งในทางปฏิบัติดำเนินการดังนี้

- รับข้อมูลรายงานลำดับรถจาก ผศร. แขวงและผ่านเดินสับเปลี่ยน บช.

สถานี บช. ธบ. มล. และ มน.

- นำรายงานลำดับรถมากันหาข้อมูลของรถแต่ละคันในเรื่อง เลขที่รถ สภากรมหมายเลขขบวนรถ สถานีต้นทางและปลายทาง แล้วนำข้อมูลเหล่านี้ตามวันและเวลาไปลงในแบบฟอร์มการติดตามรถเป็นรายคันในช่องให้ถูกต้องตรงกับสภาพที่รายงานมา

- เมื่อมีรายงานลำดับรถเข้ามาใหม่ก็ให้นำข้อมูลจากรายงานมากันหาในบัญชีติดตามรถเป็นรายคันก่อน เพื่อดูว่ารถคันนั้น ๆ มีอยู่ในบัญชีหรือไม่ หากไม่มีก็ให้ปฏิบัติดังข้างต้น แต่ถ้ามีอยู่แล้วก็นำเลขที่รถไปค้นหาในบัญชีนั้นจนพบก่อนจึงนำข้อมูลที่ต้องการของรถคันนั้นไปลงในช่องตามวัน เวลาที่ถูกต้องตรงกับสภาพที่รายงานมา

- รายงานการทำงานของติดตามรถเป็นรายคันและติดตามรถแต่ละคัน ทุก ๆ คัน เป็นรายเดือน

ตัวอย่าง เช่น การติดตามรถหมายเลข ตญ. ๓๔๕๕ ตลอดเดือนเป็นดังแสดงในรูปที่ ๒.๑๑

วันที่ เลขที่รถ		๑	๒	๓	๔
ตญ. ๓๘๕๕	๐๖.๐๐				ท. ๗๕๗ ยพ. - ๗๗.
	๑๘.๐๐				

	๕	๖	๗	๘	๙	๑๐
	ท. ๗๕๗ ยพ. - ๗๗.				ป. ๗๖๘ ยพ. - ๗๗.	

	๑๑	๑๒	๑๓	๑๔	๑๕	๑๖
	ป. ๗๖๘ ยพ. - ๗๗.	ท. ๗๖๗ ยพ. - ๗๗.				

	๑๗	๑๘	๑๙	๒๐	๒๑	๒๒
					ท. ๗๐๒ ยพ. - ๗๗.	

	๒๓	๒๔	๒๕	๒๖	๒๗	๒๘

	๒๙	๓๐	๓๑	หมายเหตุ

ป. - เปล่า      ท. - บรรทุก      หมายเลขหลัง ป. หรือ ท. คือ หมายเลขขบวนรถ  
 ด้วยย่อ หมายถึงสถานีต้นทางถึงสถานีปลายทาง (ตัวแรกเป็นสถานีต้นทาง ตัวหลังเป็นสถานีปลายทาง)

รูปที่ ๒.๑๑ แสดงการลงบัญชีติดตามรถ ตญ. ๓๘๕๕ ตลอดเดือน

I 15232797

จากตัวอย่างแสดงว่า รถ ตญ. ๓๘๕๕ มีรายละเอียดการเคลื่อนย้าย ดังนี้

- วันที่ ๔ มีสภาพเป็นรถบรรทุก พ่วงไปกับขบวนรถ ๗๕๗ มีสถานีต้นทาง เป็นย่าน  
พหลโยธิน สถานีปลายทาง เป็นชุมทางหาดใหญ่

- วันที่ ๕ มีสภาพเป็นรถบรรทุก พ่วงไปกับขบวนรถ ๗๕๗ มีสถานีต้นทาง เป็นย่าน  
พหลโยธิน สถานีปลายทาง เป็นชุมทางหาดใหญ่

- วันที่ ๘ มีสภาพเป็นรถเปล่า พ่วงไปกับขบวนรถ ๗๖๘ มีสถานีต้นทาง เป็นชุมทาง  
หาดใหญ่ สถานีปลายทาง เป็นชุมทางบางซื่อ

- วันที่ ๑๑ มีสภาพเป็นรถเปล่า พ่วงไปกับขบวนรถ ๗๖๘ มีสถานีต้นทาง เป็นชุมทาง  
หาดใหญ่ สถานีปลายทาง เป็นชุมทางบางซื่อ

- วันที่ ๑๒ มีสภาพเป็นรถบรรทุก พ่วงไปกับขบวนรถ ๗๖๗ มีสถานีต้นทาง เป็นท่าวัง  
สถานีปลายทาง เป็นชุมพร

- วันที่ ๒๑ มีสภาพเป็นรถบรรทุก พ่วงไปกับขบวนรถ ๗๐๒ มีสถานีต้นทาง เป็น  
สุราษฎร์ธานี สถานีปลายทาง เป็นย่านพหลโยธิน

สภาพรถ ตญ. ๓๘๕๕ นี้ ที่รายงานเข้ามา เป็นการถูกตัดรถในช่วง ๐๖.๐๐ น.

ทั้ง ๖ วัน

#### ๒.๒.๓.๓ การออกแผนขบวนรถ

เป็นหน้าที่ของหมวดจ่ายรถสินค้าในการจัดจ่ายรถและออกแผนขบวนรถ โดยการจ่ายรถ  
จะเป็นการจ่ายรถให้แก่ จตข. แขวง และสถานี ตามที่ต้องการซึ่งได้มีการลดขอรถจากกลุ่มด เล่มที่ ๑  
เล่มที่ ๒ และเล่มที่ ๓ ส่วนการออกแผนขบวนรถจะเป็นการจัดให้หัวรถจักรของขบวนรถต่าง ๆ ได้  
ถูกใช้อย่างเต็มประสิทธิภาพ โดยมีการลากจูงให้เต็มที่ได้ตามกำลังหัวรถจักร

ในการจัดจ่ายรถ และออกแผนขบวนรถนั้นอาศัยข้อมูลจากรายงานรถ ๐๖.๐๐ น. และ  
๑๘.๐๐ น. เฉพาะส่วนที่เป็นรายการการลดขอรถจากกลุ่มด เล่ม ๑, ๒ และ ๓ เพื่อดูความต้องการ  
ของรถประเภทต่าง ๆ จำนวนรถ สถานีต้นทางกับสถานีปลายทาง โดยนำข้อมูลมาลงในแบบฟอร์มสรุป  
รายงานรถ ๖.๐๐ น. หรือ ๑๘.๐๐ น. ตามประเภทของรายงานที่ได้รับ โดยแบ่งแยกตามสถานีที่

ตั้งแสดงตัวอย่างในรูปแบบที่ ๒.๑๒ เพื่อพิจารณาว่าจากแบบฟอร์มนี้ มีรถอยู่จำนวนกี่คัน ในแต่ละสถานี และมีรายการขอเพิ่ม ค้างจ่ายและชงตอน สุ่มสุ่มพอเพียงกันหรือไม่ ถ้าสถานีใดมีรถตามประเภท และมีจำนวนตามที่สถานีนั้น ๆ ต้องการ ก็ส่งจ่ายให้ทันที แต่ถ้าหากว่ามีไม่พอเพียงตามที่ต้องการ ก็จะทำการแบ่งจ่ายเป็นงวด ๆ โดยกรอกลงในแบบฟอร์ม ตั้งแสดงไว้ในรูปที่ ๒.๑๓ แล้วทำการส่งจ่ายรถให้ทันที ตั้งตัวอย่างการส่งจ่ายรถในรูปแบบที่ ๒.๑๔ ซึ่งถ้าเป็นรายงานรถ ๖.๐๐ น. ก็ส่งจ่ายไม่เกิน ๘.๐๐ น. แต่สำหรับรายงานรถ ๑๘.๐๐ น. ก็ส่งจ่ายไม่เกิน ๒๐.๐๐ น. แต่ถ้าเป็นเขต จดข. ต้องมีสำปรายงานรถประจำวันให้แก่ กคส. อีกหนึ่งฉบับ ตั้งตัวอย่างที่แสดงในรูปแบบที่ ๒.๑๕

ส่วนการออกแผนขบวนรถต้องจัดให้หัวรถจักรได้ลากจูงขบวนรถต่าง ๆ ได้เต็มกำลัง และหัวรถจักรที่ลากจูงนั้นไม่จำเป็นต้องเป็นหัวเดียวกันตลอดสาย สำหรับเที่ยวขึ้นถ้าไม่เต็มขบวนที่ไว้ห้วงตู้เปล่าขึ้นไปไว้ที่สถานีชุมทางบางซื่อ โดยปกติหัวรถจักรของแต่ละ จดข. ก็จะหมุนเวียนอยู่ในเขต จดข. ของตัวเอง แต่ตามปกติจะมีขบวนรถประจำที่ใช้เป็นหลักอยู่แล้ว ที่แบ่งเป็น ๒ ชุด ดังนี้

- ชุดที่ ๑ พวกขบวนที่มีหมายเลขเป็นเลขคู่ คือ เที่ยวล่อง โดยออกจากกรุงเกษม เย็น เส้นทางสายใต้ มีขบวน ๗๐๑, ๗๐๓, ๗๐๕, ๗๐๗, ๗๔๑, ๗๔๑, ๗๕๗, ๗๖๓ และ ๗๖๗
- ชุดที่ ๒ พวกขบวนที่มีหลายเลขขบวนเป็นเลขคู่ คือ เที่ยวขึ้น โดยเข้าสู่กรุงเกษม เย็น เส้นทางสายใต้ มีขบวน ๗๐๒, ๗๐๔, ๗๐๖, ๗๐๘, ๗๔๒, ๗๕๒, ๗๕๘, ๗๖๔, และ ๗๖๘

สำหรับรายละเอียดของหมายเลขขบวนทุกเส้นทางนั้น แสดงไว้ในภาคผนวก จ.

นอกจากรายงานต่าง ๆ ที่ได้กล่าวแล้วยังมีรายงานที่ทางผู้บริหารต้องการ และหมวดสถิติ ต้องทำรายงานให้ทราบอยู่เป็นประจำเดือนได้แก่ กิ. ลเมตรรถ ซึ่งทางหมวดสถิติต้องอาศัยข้อมูลจากพรรค. ที่จะรายงานมาให้ทราบเมื่อขบวนรถได้เดินทางถึงปลายทางแล้ว ซึ่งมีแบบฟอร์มในการรายงาน ดังรูปที่ ๒.๑๖

ส่วนผังแสดงความสัมพันธ์และทางเดินของข้อมูลกับหน่วยงานต่าง ๆ นอกรูปได้

ดังรูปที่ ๒.๑๗

รายงานรณเวลา ..... ๑๘.๐๐ น. .... วันที่ ..... ๓๐ เมษายน ๒๕๒๕

สถานี	จำนวนรถที่มีอยู่	รายการขอเพิ่ม ค้างจ่าย ยอดสน
หัทลุง	๑ ตญ. ๓ บตญ., เปลา เหผือ ๓ ตญ. ๓ บตญ. บัรทุกอรอลง ๒ ตญ. เปลา ไต ๑ บชน. ๕๐ บัรทุกรางนตท.ทท.	เลม ๓ นายถิม ขอ ๒ ตญ. ยาวลาร ยม.
บ้านต้นโตน		
เขาชัยลัน	๖ ขต. บัรทุกอรอลง เข.-บโ.	
บางแก้ว		
ควนเคียม		
หารเทา		
โคกทราย		
ควนเมียง	๒ ตญ. เปลา เหผือ	
บ้านเกาะใหญ่		
บางกล่า		
บ้านดินลาน		
หาดใหญ่		

รูปที่ ๒.๑๒ ตัวอย่างแสดงการกรอกแบบฟอร์มสำรายนรณเวลา ๖.๐๐ น. หรือ ๑๘.๐๐ น.





ถึง นส. นจ. นส. พท. สอ. นป. ชำ. ทว. กป. บอ. กก.

สำเนา ทร. รจร. ขบวน 474 ที่ กป. นจ. 416/410 ที่ กป. นจ. ตกร. นส. กก. ร.ส.

จาก จช. 5

เลขที่ 110

วันที่ 10 มี.ค. 23

เวลา 3.00 น.

- 1. นส. นจ. ที่ 1 กข. เปลาจากขบวน 474 วันที่ จ่ายเต็ม 1 คณ 1 รพ. 2 กข. ส่งเหนือ.
- 2. นส. นส. จ่ายเต็ม 3 ไมตรองซึก 1 กข. ส่งใต้.
- 3. นส. พท. จ่ายเต็ม 3 ไมตรองซึก 10 รพ. ส่งใต้.
- 4. นส. สอ. จ่ายเต็ม 3 ไมตรองซึก 60 รพ. ส่งใต้.
- 5. นส. นป. ที่ 1 กข. เปลาจากขบวน 474 วันที่ จ่ายช. เชน.
- 6. นส. ชำ. จ่ายเต็ม 1 คณ 2 นหาร 1 กข. เชน 3 ตรองซึก 5 กข. ส่งเหนือ.
- 7. นส. ทว. จ่ายเต็ม 2 บ. ป. มา 42 กข. เชน 3 ไมตรองซึก 2 กข. ส่งเหนือใต้.
- 8. นส. กป. ที่ 6 กข. (15) เปลาจากขบวน 416/410 วันที่ จ่ายเต็ม 3 ไมตรองซึก 4 กข. ส่งเหนือ. นส. รจร. เชน.
- 9. นส. บอ. จ่ายเต็ม 3 ไมตรองซึก 1 กข. ส่งเหนือ.
- 10. นส. กก. จ่ายเต็ม 3 ตรองซึก 4 กข. ส่งเหนือ.

รูปที่ ๒.๑๔ แสดงตัวอย่าง ทร เลขจ่ายรถส่งทาง ทร ศักดิ์ที่ควบคุม



ใบเสร็จรับรายงานรถ

ตั้ง : กอ.รฟ.

สถานี : ขร. สทร. พล. ๓๖๓.4/5 ขร. กสท.รฟ.

จาก : รขช. 5

เลขที่ 111

วันที่ 16 มี.ค. 23

เวลา 9.00 น.

รายงานรถดังนี้.

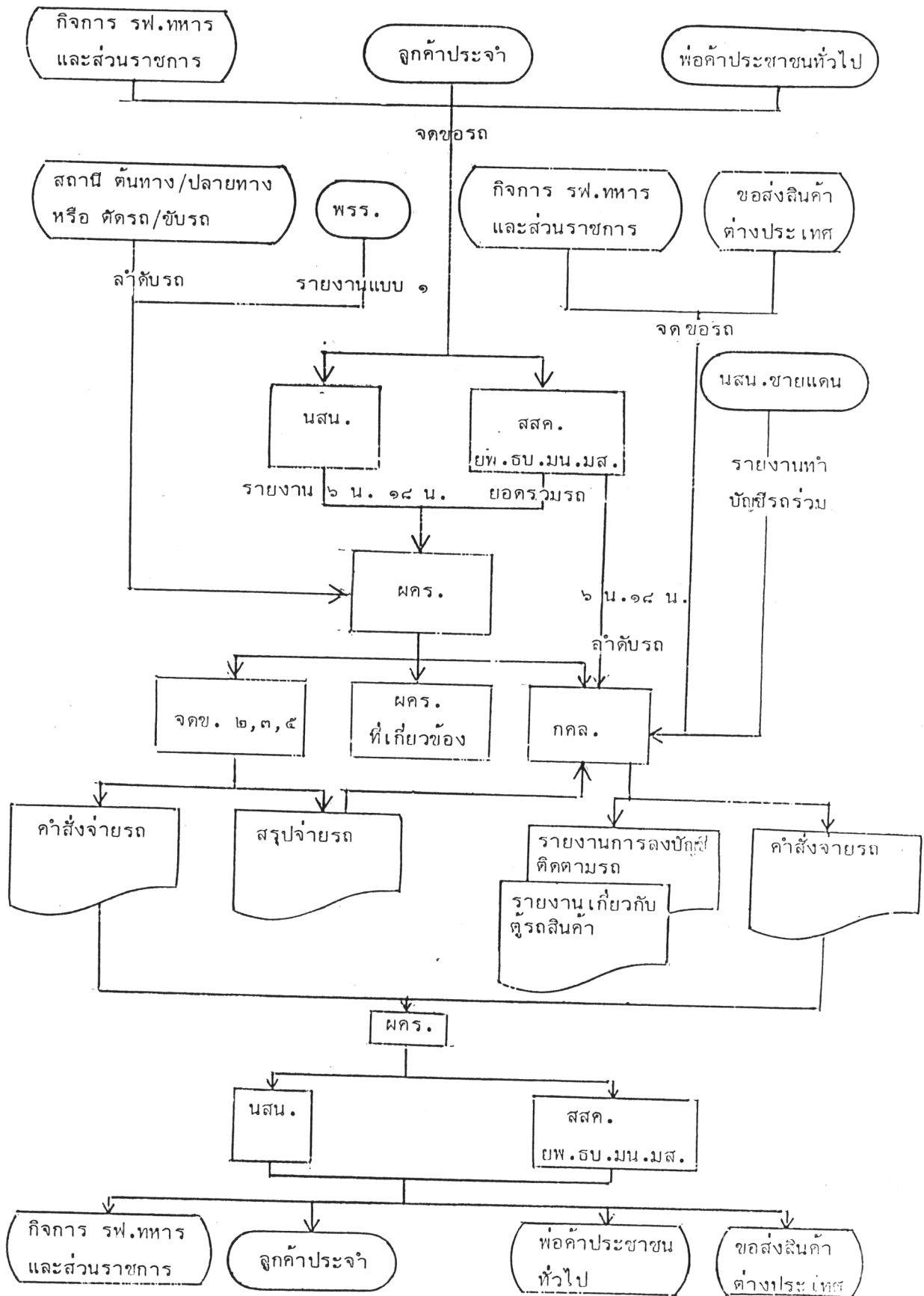
- รข.มี. - 1บขส. 791 สดข=1รถ, 6ข., เปลาสูงหัวรถ 1รถ, มือสาร 3บขส. 100, 145, 259 1บขส. 55 ๓ข., เปลา  
สารอง 6ข., 3ข., 1รถ. (15) เปลาสูงเหนือ ๑ข., 21ข., (15) บรทุกส่งโต 1ข., บรทุกส่งโต ๓บขส. 255,  
323, 283 เปลาสูง, ๓รถ. 43ข., 3๑ข., 1รถ. (15) บรทุก 2ข., ทาระ ๓ข., ไทยสารสารอง เลม  
3 เพิ่ม เปลาสารอง 2ข., บรทุกส่งโต 11ข., พากแดง 1ข., บางพารา 4ข., เปลาสูง 1๐,  
เครื่องเรือน 1ข., บรทุกส่งโต 1๑ข., รจ่าย 21 ข.
- บข.มี. - 1ข., (15) เปลารถอื่น เลม 3 เพิ่ม มีนแดง 1ข., รจ่าย 1ข.
- บค.มี. - 2ขส. เปลาใช้ในโรงงาน 1ข., บรทุกส่งเหนือ 1ข., เปลารถอื่น เลม 1 ๓ข. เพิ่ม ไทยสาร ๑ข., รจ่าย ๑ข.
- บส.มี. - 1ข., (15) ๑ขส. 1๑7 บรทุกรถลง เลม 3, ตาง บูแปรรูป 2ขส. เพิ่ม บางพารา 1ข., รจ่าย 1ข.
- บค.มี. - 10ข., เปลารถอื่น 10ข., บรทุกส่งโต เลม 3 ทางขึ้นรถ 10ข., รจ่าย 10ข.
- ตอ.มี. - 15ข., 2ข., ๓. สารอง 1ข., เปลาสูงเหนือ 2ข., (15) บรทุกรถลง เลม 3 เพิ่ม ยืนรถ 6๐๓ข., รจ่าย 6๐๓ข.
- แธ.มี. - 4ข., บรทุกรถลง 2ข., บรทุกส่งเหนือ 1ข., บรทุกส่งโต 1 ๓ข.
- พข.มี. - 2ข., บรทุกส่งเหนือ 1รถ, ๓ข., (15) 2ข., เปลารถอื่น เลม 3 เพิ่ม กนกท่า 9ข., รจ่าย 9ข.
- ทว.มี. - 1ข., บรทุกรถลง
- ถว.มี. - 1ข., บรทุกรถลง 2ขส., เปลาสารอง เลม 3 ทาง ๓ขส. เพิ่ม โท 1ขส. (บรทุก 17มีค.)
- จค.มี. - 2ข., 1ข., (15) บรทุกรถลง 1ข., 2ข., (15) 1ข., บรทุกส่งโต 2ข., (15) เปลารถอื่น เลม 3 เพิ่ม  
บางพารา 5ข., รจ่าย 5 ข.
- จอ.มี. - 1ข., เปลารถอื่น เลม 3 เพิ่ม บางพารา 1ข., รจ่าย 1ข.
- รข.มี. - 7ข., 8ข., (15) เปลาสูงเหนือ 1บขส. 461 เปลาสูง ๓รถ.
- ชท.มี. - 1ขส. 3ข., (15) บรทุกส่ง ๓ข., 2ข., ๓. เปลา 2มี. เอส. แอส. 2แอส. เอส. 6เอส. แอส. 14ข., 6ข., (15)  
บรทุกส่งโต ๒บขส. 30047, 30036 1ข., 1รถ. 1ข., (15) บรทุก 11ข., 8ข., 1๑ข., 7ข., (15) 3บขส. 2๑,  
17, 8 เปลาสูงเหนือ
- ทว.มี. - 4ข., 1ขส. 1บขส. บรทุกรถลง รฟ.
- ชค.มี. - 3ข., 1ข., (15) 1ข., เปลา 1ข., บรทุกส่งเหนือ
- ปค.มี. - เลม 3 เพิ่ม โท ๓ ๓ขส. (บรทุก 17มีค.)
- คค.มี. - 1ข., เปลาสูงเหนือ

การรถไฟแห่งประเทศไทย

รายงานรถลำหัวขบวนรถที่ 565 วันที่ 09-10-65

วันที่	ขบวนรถ	รถ					สถานี				รถตู้	รถโดยสาร		
		สถานี	ตู้	ตู้	ตู้	ตู้	สถานี	ตู้	ตู้	ตู้				
๗๕	15014	กต	๐๗	๒๑	๒๑	5								
๗๗	492	๗๗		๗๐	๗๐	10	10260	104						๗๗
1	150265	๘๐		๗๐	๗๗	12	13470	62						๗๗
1	151264	๗๗		๗๗	๗๗	12	13150	223						๗๗
1	4123	๗๗		๗๗	๗๗	10	10135	223						๗๗
๗๗	603	๗๗		๗๐	๗๐	20	25500	104						๗๗
1	616					20	23500	104						๗๗
1	628					20	29200	104						๗๗
1	630					20	23500	104						๗๗
1	605					20	23500	104						๗๗
1	6507					26	42300	104						๗๗
๗๗	150147	๗๗		๗๐	๗๐	5		278						๗๗
1	3112	๗๗		๗๐	๗๐	10		223						๗๗
1	3072					10		223						๗๗
๗๕	15171	๗๗		๗๐	๗๐	5		278						๗๗
๗๗	4347	๗๗	๘๐	๗๐	๗๐	4		119						๗๗
1	๑๙1					4		111						๗๗
๗๗	๒๕1	๗๗		๗๐	๗๐	4		174						๗๗

รูปที่ ๒.๑๖ ตัวอย่างรายงานรถจาก พร.ร.



รูปที่ ๒.๑๗ แสดงความสัมพันธ์และทางเดินของข้อมูลกับหน่วยงานต่าง ๆ

### ๒.๓ ปัญหาที่พบในระบบปัจจุบัน

ในระบบการคัดการเกี่ยวกับรถสินค้า ของกองควบคุมหมุนเวียนล้อเลื่อน ฝ่ายการเดินรถ ที่ขึ้นอยู่กับปัจจุบันยังประสบผลสำเร็จใจที่พอเพียงที่จะเป็นการให้อำนวยให้มีการเริ่มรายได้ เพื่อลดรายการขาดทุนของการรถไฟฯ และใช้รถสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น เนื่องจากขาดข้อมูลที่ทันสมัยเพื่อส่งให้มีการดำเนินงานการประมวลผลข้อมูลรถสินค้าด้านต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

๒.๓.๑ ด้านข้อมูล กองควบคุมหมุนเวียนล้อเลื่อนได้รับข้อมูลหลัก ๒ ทาง คือ จากรายงาน ๐๖.๐๐ น. รายงาน ๑๘.๐๐ น. และรายงานลำดับรถจากนายสถานีหรือนายผ่านสถานีทั่วประเทศ โดยผ่านแขวงควบคุมรถทางหนึ่ง และจากยานเดินสับเปลี่ยนบางชื่อ สถานีบางชื่อ ธนบุรี มวกะสัน และแม่น้ำฮกทางหนึ่ง ข้อมูลนี้ส่งให้ กคส. โดยทางโทรพิมพ์ หรือโทรศัพท์แคเรีย หรือวิทยุ ซึ่งบางครั้งได้รับล่าช้าและมีความผิดพลาดหรือไม่ชัดเจนเกี่ยวกับข้อความที่ส่งมาบ้าง ประกอบกับข้อมูลที่ได้รับในแต่ละวันจากทั้ง ๑๓ แขวงมีเป็นจำนวนมาก ถ้าหากแบ่งตามสาย ก็มีจำนวนข้อมูลโดยประมาณ ดังนี้ (ชโล กัลยาณมิตร, ๒๕๓๔)

- สายตะวันออกเฉียงเหนือ มีรายงานลำดับรถ ๕๗ ฉบับ  
รายงาน ๐๖.๐๐ น., ๑๘.๐๐ น. ๑๐ ฉบับ
- สายแม่น้ำ มีรายงานลำดับรถ ๑๒ ฉบับ  
รายงาน ๐๖.๐๐ น., ๑๘.๐๐ น. ๒ ฉบับ
- สายตะวันออก (อรัญฯ) มีรายงานลำดับรถ ๕ ฉบับ  
รายงาน ๐๖.๐๐ น. , ๑๘.๐๐ น. ๒ ฉบับ
- สายเหนือ มีรายงานลำดับรถ ๑๐๔ ฉบับ  
รายงาน ๐๖.๐๐ น. , ๑๘.๐๐ น. ๘ ฉบับ
- สายใต้ มีรายงานลำดับรถ ๑๐๔ ฉบับ  
รายงาน ๐๖.๐๐ น. , ๑๘.๐๐ น. ๑๐ ฉบับ

โดยในรายงานแต่ละฉบับจะมีรายการรถอยู่ประมาณ ๖๐ คัน ดังนั้น รวมแล้วจะมีข้อมูลที่เข้ามาสู่ กคส. โดยประมาณทั้งหมด ๓๑๔ ฉบับ หรือ ๑๘,๘๔๐ คันต่อวัน จากจำนวนตู้สินค้าหรือรถสินค้าที่มีอยู่ทั้งหมด ประมาณ ๑๐,๐๐๐ คัน สำหรับรายงานลำดับรถนั้น รถสินค้าแต่ละขบวนจะมีรายงานที่เข้ามา

ประมาณวันละ ๔ ครั้ง ตามจำนวนแขวงที่ขบวนรถวิ่งผ่าน ซึ่งข้อมูลเหล่านี้มีจำนวนมากเกินกว่าที่พนักงาน  
ที่มีอยู่จะทำการประมวลผลให้ทันตามกำหนดได้ จึงทำให้ข้อมูลที่มีอยู่ไม่อาจใช้ประโยชน์ในด้านการคัดจ่ายรถ  
การออกแผนขบวนรถได้เต็มที่และการนำไปใช้ในการติดตามรถ ก็มีประสิทธิภาพไม่ดีเท่าที่ควร เพราะข้อมูล  
ไม่ทันสมัย นอกจากนี้แล้วการรวบรวมรายงานลำดับรถสินค้าต่าง ๆ ที่เดินอยู่ทั่วประเทศ ตั้งแต่  
๑๘.๐๐ - ๐๖.๐๐ น. มาตรวจสอบพร้อมกันในเวลาปฏิบัติงานปกติ คือ ๐๘.๓๐ น. ทำให้เกิดความ  
สับสน เกิดความบกพร่อง ผิดพลาดได้ง่ายโดยเฉพาะอย่างยิ่ง เมื่อข้อมูลมีจำนวนมาก

๒.๓.๒ ด้านการประมวลผลข้อมูล ได้ใช้ข้อมูลจากรายงานลำดับรถ รายงานรถ ๖.๐๐ น.  
และรายงานรถ ๑๘.๐๐ น. ไปทำการประมวลผลโดยการลงบัญชีติดตามความเคลื่อนไหวรถประจำ  
สถานี ลงบัญชีติดตามรถเป็นรายคัน และการออกแผนขบวนรถ ซึ่งลักษณะการปฏิบัติงานของการประมวล  
ผลนี้ พนักงานต้องทำการค้นหาข้อมูลต่าง ๆ เช่น สถานีที่รถจอด วันเดือนปีที่รถจอด ชนิดเลขที่รถ  
หมายเลขรถ เป็นต้น แล้วนำไปลงในบัญชีต่าง ๆ ให้ถูกต้องและนำไปใช้ออกแผนขบวนรถ เพื่อคัด  
จ่ายรถ ในทางปฏิบัติจะเสียเวลาในการค้นหาพอสมควรสำหรับ ๑ รายการ และยิ่งเมื่อมีข้อมูล  
เป็นจำนวนมากดังกล่าวแล้ว ก็ย่อมทำให้การประมวลผลไม่อาจเสร็จได้ทันกำหนด อีกทั้งประกอบด้วย  
สภาพการทำงานที่เป็นอยู่ ซึ่งมีเวลาทำการปกติ ๕ วัน ต้องหยุดวันเสาร์และวันอาทิตย์ แต่การรายงาน  
ข้อมูลไม่ได้มีวันหยุด ก็ยิ่งมีผลให้การประมวลผลล่าช้าออกไปอีก ข้อมูลที่มีอยู่จึงไม่ทันสมัย อันส่งผลให้  
เกิดปัญหาอื่น ๆ ตามมา คือ

๑. ไม่สามารถแสดงภาพพจน์ที่ชัดเจนของการเดินรถและการเคลื่อนไหวของรถสินค้า  
ผู้ควบคุมส่วนกลางจะทราบรายละเอียดความเคลื่อนไหวของแต่ละสถานีจากรายงานซึ่งล่าช้าหลายวัน  
โดยปกติการเปรียบเทียบรายงานรถ ๖.๐๐ น. ของสถานีใดสองวันติดต่อกัน จะไม่เป็นการเคลื่อน-  
ไหว รถอย่างชัดเจน นอกจากจะตรวจสอบเทียบกับลำดับรถสินค้าที่เกี่ยวข้อทุกขบวน ซึ่งเป็นการ  
สิ้นเปลืองเวลา แรงงาน และล่าช้า

๒. ทำให้การติดตามเร่งรัดหมุนเวียนรถของส่วนกลางไม่ได้ผลเท่าที่ควร โดยเฉพาะ  
ไม่สามารถติดตามเร่งรัดและสั่งการปรับรถเสียเวลาได้

๓. ทำให้ด้านบริการลูกค้าในเรื่องการคัดจ่ายรถสินค้ามีความล่าช้า อันอาจเป็นผลให้  
ขาดลูกค้า และเสียรายได้ที่ควรได้ไป

๔. ทำให้ค่าใช้จ่ายทั้งด้านการรักษาดูแลรถและการดำเนินงานต่าง ๆ เพิ่มขึ้น เพราะ  
รถไปตกค้างอยู่ที่สถานีใดสถานีหนึ่งโดยไม่ได้ใช้ประโยชน์ เป็นเวลานานเกินไป คือ ประมาณ

๑ สัปดาห์

๕. ทำให้ไม่สามารถจะคาดสถานการณ์ด้านการใช้รถสินค้าได้ล่วงหน้า ซึ่งส่งผลให้  
ขาดการวางแผนล่วงหน้า ในระยะ ๑ สัปดาห์ - ๑ เดือน ดังนั้น การตัดค่ายรถ การเดินรถ เพื่อให้  
เป็นไปในลักษณะประหยัด และมีประสิทธิภาพที่สุด รวมทั้งการติดตามรถสินค้าทุกคันเพื่อให้การหมุนเวียน  
รถไปใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่ เสียเวลาในการเดินทางน้อยที่สุดนั้น ซึ่งปฏิบัติได้ผลไม่ดีเท่าที่ควร  
จะเป็น

๖. ทำให้สูญเสียโอกาสในการหารายได้จากการใช้รถสินค้า ที่มิอยู่ให้เพิ่มความ-  
สามารถ ซึ่งรายได้ที่หากได้รับ อาจทำให้ภาวะการขาดทุนของการรถไฟฯ ลดลงหรือไม่ประสพการ  
ขาดทุนได้ เพราะในปัจจุบันยังสามารถจะบรรทุกสินค้าเพิ่มจากเดิมได้อีกประมาณ ๒๐% (อิทธิพล สุธารมย์,  
๒๔๒๔) โดยไม่ต้องจัดหารถสินค้าเพิ่ม และในเรื่องรายได้ของการรถไฟฯ จากรายงานในปี ค.ศ. ๑๙๘๑  
เป็นดังนี้

Operating Revenues : (Information Booklet, 1981)

Fiscal Year	Passenger Revenues (หน่วยล้านบาท)	Freight Revenues (หน่วยพันบาท)	Others (หน่วยล้านบาท)
1976	773,583	542,211	79,514
1977	840,266	618,181	101,524
1978	900,056	588,279	119,846
1979	1,036,459	691,059	132,986
1980	1,280,117	812,417	134,701

รูปที่ ๒.๑๘ ตารางแสดงรายได้ด้านต่าง ๆ ของการรถไฟฯ จากปี ค.ศ. ๑๙๗๖ - ๑๙๘๐

จากตารางพบว่า โดยส่วนรวมทั้ง ๕ ปี รายได้แต่ละด้านมีเปอร์เซ็นต์ ดังนี้

จากการโดยล่ำ	เป็น	๕๕.๘๔%
จากการบรรทุกสินค้า	เป็น	๓๗.๕๔%
จากการหารายได้อื่น ๆ	เป็น	๖.๕๗%

เมื่อเทียบแล้วรายได้จากการบรรทุกสินค้า เป็น ๓๗.๕๔% ของรายได้ทั้งหมด ซึ่งรายได้นี้เป็น รายได้ที่สำคัญอันหนึ่งหากได้รับการแก้ไขให้มีรายได้เพิ่มขึ้น ก็อาจเป็นผลให้การรถไฟฯ แก้ไขปัญหา เรื่องการขาดทุนได้ด้วย.