

บทที่ 8

ข้อสรุปและข้อเสนอแนะ

ข้อสรุป

ในการศึกษาเรื่องการแปรรูป"การรถไฟแห่งประเทศไทย" มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาว่าการแปรรูปที่การรถไฟฯได้ทำไปแล้วนั้น มีแนวการพิจารณาอย่างไร นอกจากนี้ผลการดำเนินงานเป็นอย่างไรบ้าง ได้ผลหรือไม่ได้ผล ต่อจากนั้นเป็นการศึกษาถึงความเป็นไปได้ในการแปรรูปกิจกรรมใหม่ว่าควรจะทำในด้านไหนบ้าง สำหรับกิจกรรมที่แปรรูปแล้วแยกการศึกษาออกเป็นกิจกรรมหลัก ได้แก่ รถดีเซลรางพิเศษ รถไฟนำเที่ยว และโรงแรมรถไฟ กิจกรรมสนับสนุนกิจกรรมหลัก ได้แก่ รถตู้เสบียงอาหารรถไฟ การทำความสะอาด และการรักษาความปลอดภัย จากการศึกษากิจกรรมหลักปรากฏว่ารถดีเซลรางพิเศษ และโรงแรมรถไฟเป็นการแปรรูปแบบการให้เช่า (Leasing) เมื่อเปรียบเทียบผลการดำเนินงานทั้งก่อนและหลังการแปรรูปปรากฏว่าหลังการแปรรูป ทำให้การรถไฟฯมีรายได้เพิ่มขึ้น ประสิทธิภาพการทำงานดีขึ้น พร้อมทั้งสามารถสับเปลี่ยนหน้าที่และนำคนไปทำงานอื่น ๆ แทนได้ โดยไม่ต้องจ้างแรงงานเพิ่ม เป็นต้น รถไฟนำเที่ยวเป็นการแปรรูปแบบการร่วมทุนหรือร่วมค้ำกับภาคเอกชน (Joint public-private venture) เมื่อให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมดำเนินการกับการรถไฟฯ ทำให้การรถไฟฯมีรายได้มากขึ้น เพราะว่าการรถไฟฯนำเที่ยวมีวัตถุประสงค์เพื่อหารายได้เสริมให้กับกิจการของตน นอกจากนี้ยังส่งผลให้ภาคเอกชนเข้ามีส่วนร่วมกิจกรรมทางเศรษฐกิจมากขึ้น เป็นการสร้างงานภาคเอกชน และส่งเสริมให้เกิดการลงทุนภายในประเทศ จากการศึกษากิจกรรมที่สนับสนุนกิจกรรมหลักปรากฏว่ารถตู้เสบียงอาหารรถไฟ เป็นการแปรรูปแบบการสัมปทาน (Franchising) เมื่อเปรียบเทียบผลการดำเนินงานทั้งก่อนและหลังการแปรรูป ปรากฏว่าหลังการแปรรูป จะทำให้การรถไฟฯมีรายได้เพิ่มมากขึ้น ประสิทธิภาพการทำงานดีขึ้น พร้อมทั้งสามารถสับเปลี่ยนหน้าที่และนำคนไปทำงานอื่น ๆ แทนได้ นอกจากนี้สามารถลดอำนาจสภาพแรงงานของการรถไฟฯลง การทำความสะอาด และการรักษาความปลอดภัย เป็นการแปรรูปแบบการจ้างเหมาภาคเอกชน (Contracting out) ให้ดำเนินการแทน เมื่อเปรียบเทียบผลการดำเนินงานทั้งก่อนและหลังการแปรรูป ปรากฏว่าหลังการแปรรูปทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายลง ประสิทธิภาพการทำงานดีขึ้น การรถไฟฯมีความเสี่ยงทางการเงินต่ำ ฯลฯ อย่างไรก็ตามก็ตี

จากการที่ให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมดำเนินการกับการรถไฟฯ ทำให้บางครั้งภาคเอกชนมีการละเมิดสัญญา ทั้งนี้เพราะการดำเนินงานของภาคเอกชนมีจุดประสงค์เพื่อแสวงหากำไรสูงสุด เมื่อมีการประมูลราคาหรือประกวดราคา ผู้ประกอบการแต่ละรายได้ยื่นข้อเสนอและเงื่อนไขที่เป็นประโยชน์แก่การรถไฟฯ เมื่อประมูลราคาหรือประกวดราคาได้ ย่อมที่จะเรียกผลตอบแทนให้ได้มากที่สุด ทำให้มีการละเมิดสัญญาเป็นประจำ ในกรณีเช่นนี้การรถไฟฯ มีสิทธิยกเลิกสัญญาและประมูลราคาใหม่ หรือบางกรณีมีการระบุโทษที่มีผลการดำเนินงานด้อยคุณภาพ หรือมีโบนัสให้ในกรณีที่การให้บริการมีคุณภาพดีและไม่มีการร้องเรียนจากผู้บริโภค

สำหรับความเป็นไปได้ในการแปรรูปกิจการใหม่ กิจกรรรมหลักที่สามารถให้เอกชนเข้ามาร่วมกิจการได้ ได้แก่ ขบวนรถด่วน ขบวนรถด่วนพิเศษ ขบวนรถเร็ว ขบวนรถธรรมดา (ยกเว้นรถสายทางแยก) และขบวนรถดีเซลราง (ยกเว้นรถสายชานเมือง) ขบวนรถสายทางแยกและรถสายชานเมืองยังคงให้การรถไฟฯ เป็นผู้จัดหาเอง ทั้งนี้เพราะว่าการเดินรถในเส้นทางเหล่านี้มีวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการบริการสังคมที่ต้องตอบสนองนโยบายของรัฐบาล ส่วนกิจกรรมที่สนับสนุนกิจกรรมหลัก ในส่วนกิจกรรมเกี่ยวกับการบำรุงทางและสิ่งปลูกสร้าง สามารถให้เอกชนเข้ามาร่วมกิจการได้ทุกกิจกรรมยกเว้น กิจกรรมสถานีเชื้อเพลิง ซึ่งเกี่ยวกับความมั่นคงของประเทศ การรถไฟฯ ยังคงเป็นผู้ผลิตเอง สำหรับกิจกรรมการบำรุงเครื่องจักรที่รถไฟ การบำรุงรักษารถจักรไอน้ำ การบำรุงรักษารถจักรชนิดอื่นๆ และการบำรุงรักษาเครื่องจักรในโรงกำเนิดกำลัง การรถไฟฯ ยังคงเป็นผู้ผลิตเอง เพราะว่าการกิจกรรมเหล่านี้เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวกับความมั่นคงของประเทศ ส่วนการบำรุงรักษาเครื่องจักรในโรงงาน การสร้างและบำรุงรักษารถสินค้า รถโดยสาร และการบำรุงรักษาเครื่องจักรที่อุปกรณ์ กิจกรรมเหล่านี้สามารถให้ภาคเอกชนเข้ามาดำเนินการแทนได้

ข้อเสนอแนะ

การรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นกิจการที่ยังคงอยู่เพราะว่าการรถไฟฯ มิใช่เป็นเพียงธุรกิจที่มุ่งหาผลกำไรเหมือนกับธุรกิจอื่นๆ เท่านั้น แต่ยังเป็นกิจการที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง ปัจจุบันการรถไฟฯ ได้ให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมดำเนินงานในรูปแบบต่างๆ ที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ผลปรากฏว่าภาคเอกชนสามารถดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล ความสำเร็จที่เกิดขึ้น อาศัยองค์ประกอบอธิบายข้างต้นสามารถเป็นกรอบเป็นฐานเหตุผล และแนวความคิด สามารถแปรรูปกิจการอื่นๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น จากการศึกษาภาพรวม

ทั้งหมดของกิจกรรมรถไฟ จึงใคร่ขอเสนอแนะเพื่อเป็นประโยชน์ในการนำการแปรรูปมาใช้
ดังนี้คือ

- 1) แนวทางการดำเนินการแปรรูปในอนาคต นิยามด้านกิจกรรม ได้แก่
 1. นอกจากจะแปรรูปกิจกรรมต่างๆ ดังกล่าวข้างต้นแล้ว ขึ้นต่อไปควรพิจารณาถึงทรัพยากรทั้งหมดที่การรถไฟฯมีอยู่ไปใช้ทำประโยชน์ หรือหาประโยชน์โดยการให้เอกชนเข้ามาดำเนินการในกิจกรรมต่างๆ เช่น การให้เช่าเนื้อที่โฆษณาในที่ดิน อาคาร และบนขบวนรถ ซึ่งจะเป็นการเพิ่มรายได้ให้แก่การรถไฟฯ อีกทางหนึ่ง
 2. ในอนาคต การรถไฟฯควรมีแผนให้เอกชนเข้ามามีบทบาทในการพัฒนากิจการต่างๆ เพิ่มมากขึ้น เช่น ทำสัญญาว่าจ้างเอกชนดำเนินการบางอย่างที่ยังไม่ได้ทำ
 3. กิจกรรมเกี่ยวกับการขนส่งผู้โดยสาร ที่ดำเนินการแบบการค้าในเชิงพาณิชย์ ควรให้เอกชนเข้ามาทำแทน เพราะว่าถ้าให้เอกชนมาดำเนินการแทนแล้วจะก่อให้เกิดการแข่งขัน ซึ่งนำไปสู่ความมีประสิทธิภาพในที่สุด นอกจากนี้การที่ให้บริการแก่เอกชนทั้งสามบริษัทดำเนินการแทนการรถไฟฯ บริษัททั้งสามสามารถดำเนินการได้เป็นอย่างดีและมีกำไรบ้าง ดังนั้นการรถไฟฯควรขยายเส้นทางให้เอกชนเข้ามาดำเนินการในเส้นทางอื่นๆอีก อย่างไรก็ตามการรถไฟฯ ควรคงไว้เฉพาะแต่การขนส่งเพื่อสังคมจริงๆ และให้มีค่าใช้จ่ายต่ำที่สุด
 4. รถไฟนำเที่ยว ควรขยายจัดการนำเที่ยวระหว่างประเทศเหมือนกับกรณีที่บริษัทซิมโพล ดำเนินการขบวนรถไฟพิเศษระหว่างเวนิซกับลอนดอน การรถไฟฯอาจจะเปิดเส้นทางรถไฟวิ่งระหว่างเชียงใหม่ มาเลเซีย และสิงคโปร์ โดยอาจจะใช้รางรถไฟของมาเลเซีย สิงคโปร์ ในเส้นทางช่วงต่อระหว่างประเทศเพื่อเป็นเส้นทางนำเที่ยวสำหรับนักท่องเที่ยวทั้ง 3 ประเทศ ซึ่งอาจจะมิเชื่อใจว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยมาเลเซีย และสิงคโปร์ จะเป็นผู้เก็บค่าโดยสารเพื่อนำมาจ่ายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยในรูปแบบของค่าเช่าขบวนรถ
 5. รถตู้เสบียงอาหาร ภาคเอกชนดำเนินการเองบางสายคุณภาพอาหารในขบวนรถยังไม่เป็นที่ถูกใจของผู้โดยสาร ทั้งนี้หมายถึง ปริมาณ คุณภาพ ราคา และความสะอาดยังไม่ดีพอ ดังนั้นการรถไฟฯควรพยายามจัดหาผู้ประกอบการที่พอคร่ำมีฝีมือหรือควรจัดหาโรงแรม หรือร้านอาหารที่มีชื่อเสียงมารับช่วงในการให้บริการด้านอาหารแก่ผู้โดยสารในขบวนรถ โดยการรถไฟฯจะต้องเป็นผู้กำหนดเรื่องปริมาณ คุณภาพ ราคา และความสะอาดของอาหารให้อยู่ในสภาพที่คิดว่าเป็นที่พึงพอใจของผู้โดยสาร นอกจากนี้อาจตั้งคณะกรรมการที่มีความชำนาญในด้านอาหาร ตั้งเป้าหมายการขยายให้แก่พนักงานผู้รับผิดชอบและควบคุมวัตถุดิบที่ใช้ในการทำอาหารให้รัดกุม

2) แนวทางการดำเนินการแปรรูปในอนาคต พิจารณาด้านบุคลากร ได้แก่

1. สำหรับพนักงานเจ้าหน้าที่ และบุคลากร ควรรักษาสีทธิในโครงการ เพื่อให้พนักงาน เจ้าหน้าที่ และบุคลากร ได้มีสิทธิในโครงการแปรรูปนั้น เช่น การจัดให้มีการประกาศถือหุ้นในกิจการ (เป็นกรณีที่ช่วยให้พนักงานได้ทุนรอนวิธีการใดวิธีการหนึ่งที่มีทุนรอนได้) ซึ่งสิทธิประโยชน์มีมาแต่ดั้งเดิมไม่ให้ลดลง หรือให้มีตัวแทนฝ่ายบริหาร เป็นต้น นอกจากนี้การกำหนดเงินเดือนหรือรายได้ต้องสัมพันธ์กับผลงานที่ทำ และตามหลักเกณฑ์อื่นๆ ซึ่งจะกระตุ้นให้พนักงานทำงานอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

2. การแปรรูป การรถไฟฯ ควรรับฟังข้อคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ พนักงาน และบุคลากรของการรถไฟฯ ด้วย เพื่อประกอบการพิจารณาและหาแนวทางดำเนินการที่เป็นที่ยอมรับของทุกฝ่ายให้มากที่สุด ทั้งนี้เพื่อลดปัญหาข้อขัดแย้งต่อกัน

3. ควรจัดให้มีการฝึกอบรม เจ้าหน้าที่เมื่อถูกสลับเปลี่ยนและให้มีการจัดทำแผนกำลังคน เพื่อให้เหมาะสมกับปริมาณงาน

4. การรถไฟฯ ควรให้ความช่วยเหลือแก่เจ้าหน้าที่ พนักงาน และบุคลากร ในกรณีที่ต้องได้รับผลกระทบจากการแปรรูป ไม่ว่าจะเป็นการเลิกจ้าง การสลับเปลี่ยนหน้าที่ การงาน การถูกลดค่าจ้าง การเปลี่ยนแปลงด้านสวัสดิการและอื่นๆ ในทางที่เหมาะสม

3) มาตรการการแปรรูปตามช่วงระยะเวลาต่างๆ ในอนาคต

สำหรับกิจกรรมที่ควรจะทำเพิ่มในอนาคต มีทั้งกิจกรรมที่สามารถให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมได้ทันที และกิจกรรมที่ต้องใช้ระยะเวลาหนึ่งจึงสามารถให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมได้ อย่างไรก็ตามในที่นี้จะขอแบ่งระยะเวลาที่สมควรให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมออกเป็น 3 ระยะด้วยกัน คือ ระยะสั้น 1-5 ปี ระยะปานกลาง 5-15 ปี และระยะยาวตั้งแต่ 15 ปีขึ้นไป (ตารางที่ 8.1)

3.1 ในระยะสั้น กิจกรรมที่เหมาะสมที่ควรให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในช่วงเวลานี้ ได้แก่

1. กิจกรรมหลัก ประกอบด้วย กิจกรรมขบวนรถด่วน ขบวนรถด่วนพิเศษ และขบวนรถเร็ว เหตุผลที่ควรให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมกิจกรรมในช่วงระยะเวลานี้ เนื่องจากกิจกรรมเหล่านี้เป็นกิจกรรมที่มีวัตถุประสงค์เพื่อหารายได้ ผลการดำเนินงานมีกำไร และเป็นที่ยู้งักกันแพร่หลาย อีกทั้งเป็นที่นิยมชมชอบของประชาชนมากที่สุด นอกจากนี้กิจกรรมดังกล่าวเป็นกิจกรรมที่ภาคเอกชนมีความสนใจและความพร้อมทางด้านการเงินที่จะเข้าร่วมกิจกรรม ขณะเดียวกันการรถไฟฯ ก็มีนโยบายที่สนับสนุนให้ภาค

เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมกิจกรรม สำหรับรูปแบบที่สมควรให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมมีหลายรูปแบบด้วยกัน การที่จะเลือกรูปแบบใดขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ของการแปรรูป ในกรณีนี้การแปรรูปมีวัตถุประสงค์เพื่อหารายได้เพิ่ม ดังนั้นรูปแบบที่อาจนำมาใช้ได้มีดังนี้คือ

1.1 การให้เช่า Leasing ซึ่งเป็นวิธีการที่การรถไฟฯ ให้เอกชนเช่าขบวนรถทั้งขบวนหรือเพียงบางตู้ แล้วจ่ายผลตอบแทนให้แก่การรถไฟฯ เป็นรายเดือนหรือรายปี การให้เช่าลักษณะนี้เป็นการโอนสภาพความเป็นเจ้าของเพียงชั่วคราวเท่านั้น ทำให้การรถไฟฯ สามารถลดระดับทรัพยากรที่จะต้องทุ่มเทกับการจัดการทรัพย์สินชิ้นนั้นและเมื่อครบสัญญาทรัพย์สินต่าง ๆ ก็กลับคืนมาเป็นของการรถไฟฯ เหมือนเดิมหรือการรถไฟฯ อาจให้ต่อสัญญาใหม่ก็ได้

1.2 การให้สัมปทาน Franchising ซึ่งเป็นวิธีการที่การรถไฟฯ ให้เอกสิทธิ์แก่ภาคเอกชนดำเนินการ โดยให้ภาคเอกชนจัดการทั้งขบวนหรือเฉพาะพ่วงตู้รถโดยสารในขบวน การให้สัมปทานลักษณะนี้ ผู้ประกอบการเอกชนจะเป็นผู้รับผิดชอบทุกอย่าง พร้อมกับให้ผลตอบแทนแก่การรถไฟฯ จำนวนหนึ่ง ซึ่งเป็นค่าเอกสิทธิ์ อย่างไรก็ตามหากการรถไฟฯ ต้องการขยายกิจการเพิ่มในการเดินรถสายต่างๆ การรถไฟฯ อาจใช้ในรูปแบบของ Joint public-private venture รูปแบบนี้การรถไฟฯ และภาคเอกชนเข้ามาร่วมเสี่ยงในกิจกรรมร่วมกัน แทนที่การรถไฟฯ จะเป็นผู้ดำเนินการโดยตนเองทั้งหมด ซึ่งเป็นลักษณะการดำเนินการแบบใหม่ นั่นคือเป็นการร่วมทุนหรือร่วมค้า

2. กิจกรรมที่สนับสนุนกิจกรรมหลัก กิจกรรมที่สมควรให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วม ประกอบด้วย

2.1 กิจกรรมการบำรุงทางและสิ่งปลูกสร้าง ได้แก่

2.1.1 การบำรุงรักษาพื้นทาง การทำความสะอาดทั่วไป การรักษาความปลอดภัย การก่อกิน ไม้และโลหะทั้งหมดที่บุเข้ากับอุโมงค์และทางใต้ดิน การถม ลอกทำความสะอาดสะพานและช่องน้ำ การสร้างและบำรุงรักษาสะพานสูง หมอนรองราง รางเหล็ก เครื่องประกอบราง และการจัดเตรียมพื้นทาง การลงกรวด หินทราย ฯลฯ

2.1.2 การสร้างและบำรุงรักษา รั้วและเครื่องหมาย สถานีและที่ทำการ อาคารรายทาง สถานีจ่ายน้ำ โรงงานและโรงจักร สัญญาณและประแจกล และการบำรุงรักษาเครื่องสื่อสารต่างๆ เช่น โทรคัมภ์ วิทยุ เรดาร์ เครื่องสื่อสารติดกับรถ ฯลฯ

2.2 กิจกรรมการบำรุงเครื่องบริภัณฑ์รถไฟ ประกอบด้วย

2.2.1 การสร้างและการบำรุงรักษา เครื่องจักรและ
เครื่องมืออื่นๆ ซึ่งอยู่ในโรงงานและโรงรถจักร

2.2.2 การสร้างและบำรุงรักษารถสินค้า รถโดยสาร
และเครื่องบริภัณฑ์อุปกรณ์ที่ใช้บนทางรถไฟ

เหตุผลที่ควรให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมกิจกรรมในช่วงระยะเวลา
นี้ เนื่องจากกิจกรรมเหล่านี้ภาคเอกชนสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพอยู่แล้ว
โดยทั่วไป นอกจากนี้ภาคเอกชนมีความสนใจและความพร้อมที่จะเข้าร่วมกิจกรรม ดังนั้น
การรถไฟฯ ควรลดภาระที่ไม่จำเป็นต้องเป็นผู้ผลิตเอง อย่างไรก็ตามกิจกรรมการสร้างและ
บำรุงรักษาสถานี เชื้อเพลิง เครื่องจักรในโรงกำเนิดกำลัง รถจักรไอน้ำและรถจักรชนิดอื่นๆ
ไม่สามารถให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมกิจกรรมได้ ทั้งนี้เนื่องจากกิจกรรมเหล่านี้เป็นกิจกรรม
ที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงของประเทศ สำหรับรูปแบบที่สมควรให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วน
ร่วมจะอยู่ในรูปแบบของการจ้างเหมาภาคเอกชน (Contracting out) ทั้งนี้เนื่อง
จากการแปรรูปกิจกรรมดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อลดค่าใช้จ่ายให้ต่ำที่สุด

3.2 ในระยะปานกลาง คงเหลือเฉพาะกิจกรรมหลักเท่านั้น กิจกรรมที่
สมควรให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในช่วงระยะเวลานี้ ได้แก่ ขบวนรถธรรมดา และ
ขบวนรถดีเซลราง เหตุผลที่ควรให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในช่วงระยะเวลานี้เนื่องจาก
ขบวนรถเหล่านี้เป็นกิจกรรมที่ผลการดำเนินงานได้ไม่ดีเท่าที่ควร นั่นคือ บางขบวนผลการ
ดำเนินงานประสพภาวะการขาดทุน กิจกรรมเหล่านี้ภาคเอกชนมีความสนใจและความพร้อม
ในการเข้าร่วมกิจกรรมน้อยกว่าในระยะสั้น ดังนั้นการแปรรูปกิจกรรมดังกล่าวจะต้องใช้
ระยะเวลาระยะหนึ่ง เพื่อปรับปรุงกิจการให้ดีขึ้นกว่าเดิมและ ทำให้เป็นที่สนใจของภาค
เอกชนที่จะเข้าร่วมกิจกรรมดังกล่าว สำหรับรูปแบบที่สมควรให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วม
มีหลายรูปแบบด้วยกัน การที่จะเลือกรูปแบบใดขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ของการแปรรูปในกรณีนี้
การแปรรูปมีวัตถุประสงค์เพื่อหารายได้เพิ่ม ดังนั้นรูปแบบที่อาจนำมาใช้อาจจะอยู่ในรูปแบบ
ของ Leasing Franchising และ Joint public-private venture

3.3 ในระยะยาว คงเหลือเฉพาะกิจกรรมหลักเช่นกัน กิจกรรมหลักที่
สมควรให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในช่วงระยะเวลานี้ ได้แก่ กิจกรรมขบวนรถสาย
ทางแยก และขบวนรถสายชานเมือง สำหรับขบวนรถสายทางแยกเป็นกิจกรรมที่มีผลกระทบต่อ
เป้าหมายทางสังคมและความมั่นคงของประเทศ เนื่องจากการขนส่งไม่สามารถใช้ทาง

ถนนทดแทนได้สะดวก ในระยะยาวคาดว่าจะมีการสร้างปัจจัยขั้นพื้นฐานเพิ่มขึ้น นั่นคือจะมีการสร้างถนนเข้าไปถึงประชาชนที่อยู่ห่างไกลความเจริญ เมื่อถึงตอนนั้นก็สมารถให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมกิจกรรมได้ ส่วนกิจกรรมขบวนรถสายชานเมือง คาดว่าในระยะยาวจะมีการขนส่งในรูปแบบอื่นๆเพิ่มขึ้น เช่น รถไฟฟ้า เป็นต้น เมื่อถึงตอนนั้นก็สมารถให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมกิจกรรมได้เช่นเดียวกัน สำหรับรูปแบบที่สมควรให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมกิจกรรมมีหลายรูปแบบด้วยกัน การที่จะเลือกรูปแบบใดขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ของการแปรรูป ในกรณีนี้การแปรรูปมีวัตถุประสงค์เพื่อหารายได้เพิ่ม ดังนั้นรูปแบบที่อาจนำมาใช้อาจจะอยู่ในรูปแบบของ Leasing Franchising และ Joint public-private venture

ตารางที่ 8.1 แสดงถึงกิจกรรมต่างๆ ที่การรถไฟฯควรจะให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในอนาคต

ประเภทกิจกรรม	ระยะสั้น	ระยะปานกลาง	ระยะยาว	รูปแบบที่เหมาะสม
1. กิจกรรมหลัก				
1. ขบวนรถด่วน	x			Leasing, Franchising, Joint public-private venture
2. ขบวนรถด่วนพิเศษ	x			"
3. ขบวนรถเร็ว	x			"
4. ขบวนรถธรรมดา		x		"
5. ขบวนรถสายทางแยก			x	"
6. ขบวนรถดีเซลราง		x		"
7. ขบวนรถสายชานเมือง			x	"



ตารางที่ 8.1(ต่อ)

ประเภทกิจกรรม	ระยะสั้น	ระยะปานกลาง	ระยะยาว	รูปแบบที่เหมาะสม
2. กิจกรรมสนับสนุน				
2.1 การบำรุงทางและ สิ่งปลูกสร้าง				
1. การบำรุงพื้นทาง	x			Contracting out
2. การทำความสะอาด	x			"
3. การรักษาความปลอดภัย	x			"
4. อุโมงค์และทางใต้ดิน	x			"
5. สะพานและช่องน้ำ	x			"
6. สะพานสูง	x			"
7. หมอนรองราง	x			"
8. รางเหล็ก	x			"
9. เครื่องประกอบราง	x			"
10. หินโรยทาง	x			"
11. รั้วและเครื่องหมาย	x			"
12. สถานีและที่ทำการ	x			"
13. อาคารรายทาง	x			"
14. สถานีจ่ายน้ำ	x			"
15. สถานีเชื้อเพลิง *				-
16. โรงงานและโรงจักร	x			Contracting out
17. การสื่อสาร	x			"
18. สัญญาณและประแจกล	x			"
2.2 การบำรุงเครื่องบริภัณฑ์				
1. เครื่องจักรในโรงงาน	x			Contracting out
2. เครื่องจักรในโรง กำเนิดกำลัง *				-
3. การบำรุงรักษารถจักร ไอน้ำ *				-

ตารางที่ 8.1(ต่อ)

ประเภทกิจกรรม	ระยะสั้น	ระยะปานกลาง	ระยะยาว	รูปแบบที่เหมาะสม
4. การบำรุงรักษารถจักร ชนิดต่างๆ *				-
5. การสร้างและบำรุง รักษารถสินค้า	x			Contracting out
6. การสร้างและบำรุง รักษารถโดยสาร	x			"
7. การบำรุงรักษาเครื่อง บริภัณฑ์อุปกรณ์	x			"

หมายเหตุ : * ไม่สามารถให้ภาคเอกชนเข้ามาดำเนินการแทนได้ เนื่องจากมีผลกระทบต่อความมั่นคงของประเทศ

✓ นโยบายการแปรรูปเป็นนโยบายที่สำคัญ สามารถนำมาใช้แก้ปัญหาและพัฒนาการรถไฟฯ เพื่อความเจริญก้าวหน้าในอนาคต ถ้าหากการรถไฟฯสามารถดำเนินการอย่างเป็นขั้นตอนดังกล่าวข้างต้น จะทำให้การรถไฟฯสามารถลดภาระการขาดทุนซึ่งเพิ่มขึ้นทุกๆ ปี นอกจากนี้ยังเป็นการลดบทบาทในบางเรื่อง ซึ่งสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 6 นั่นคือเป็นนโยบายที่จะให้เอกชนมีบทบาทในระบบเศรษฐกิจมากขึ้น และเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของงานให้มีระบบการแข่งขัน นับว่าเป็นผลดีต่อการรถไฟฯและประเทศชาติโดยรวม