

### ผลการศึกษาการแปรรูปกิจกรรมที่สนับสนุนกิจกรรมหลัก

การรถไฟแห่งประเทศไทยนอกจากได้ดำเนินการแปรรูปกิจกรรมหลักบางส่วนบ้างแล้ว เช่น ขบวนรถดีเซลรางพิเศษ รถไฟน้ำเหี่ยว และโรงแรมรถไฟ ซึ่งผลการศึกษาทั้งก่อนและหลังการแปรรูปเป็นอย่างไรบ้างก็ได้กล่าวมาแล้วจากบทที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม การรถไฟฯ ยังได้ดำเนินการแปรรูปกิจกรรมที่สนับสนุนกิจกรรมหลักบางส่วนบ้างแล้วเช่นกัน ดังนั้นในบทนี้จะเป็นการศึกษาถึงการแปรรูปกิจกรรมที่สนับสนุนกิจกรรมหลัก โดยพิจารณาว่ากิจกรรมที่แปรรูปแล้วนั้น เป็นสินค้าหรือบริการประเภทอะไร การแปรรูปเป็นไปในรูปแบบใด และการรถไฟฯ มีแนวการพิจารณาอย่างไรที่ได้จัดการแปรรูปกิจกรรมนั้น ตลอดจนผลการดำเนินงานทั้งก่อนและหลังการแปรรูปเป็นอย่างไรบ้าง ผลที่ได้สอดคล้องกับทฤษฎีหรือไม่ ทั้งนี้จะจำกัดขอบเขตการศึกษาถึงกิจกรรมต่างๆ ได้แก่ รถตู้เสบียงอาหาร การทำความสะอาด การรักษาความปลอดภัย ซึ่งจะกล่าวถึงรายละเอียดของแต่ละกิจกรรม ดังต่อไปนี้

#### 1. รถตู้เสบียงอาหารรถไฟ

1.1 ประเภทของสินค้าหรือบริการ การที่จะพิจารณาว่ารถตู้เสบียงอาหารรถไฟเป็นสินค้าหรือบริการประเภทอะไรนั้น มีหลักเกณฑ์การพิจารณาได้ 2 ประเภทด้วยกัน คือ

1.1.1 ลักษณะการกีดกันในการบริโภค รถตู้เสบียงอาหารรถไฟเป็นสินค้าหรือบริการที่สามารถใช้กลไกราคาหรือกลไกตลาดเป็นเครื่องมือในการกีดกันผู้อื่นที่จะเข้ามาใช้บริการนั้นได้ หากเขาไม่ยอมจ่ายเงินเป็นค่าตอบแทนการบริการ

1.1.2 ลักษณะการแข่งขันในการบริโภค รถตู้เสบียงอาหารรถไฟเป็นสินค้าหรือบริการที่มีลักษณะการแข่งขันในการบริโภค นั่นคือสินค้าหรือบริการดังกล่าวเมื่อถูกบริโภคโดยคนหนึ่งคนใดแล้วจะเป็นเหตุให้ผู้อื่นไม่ได้ใช้สินค้าหรือบริการดังกล่าว

จากการพิจารณาประเภทของสินค้าหรือบริการดังกล่าวข้างต้น จะพบว่ารถตู้เสบียงอาหารรถไฟเป็นสินค้าหรือบริการที่สามารถกีดกันการบริโภคออกจากกันได้ และมีลักษณะการแข่งขันในการบริโภค สินค้าหรือบริการชนิดนี้เป็นสินค้าที่เรียกว่า สินค้าเอกชน Private goods

## 1.2 แนวทางการพิจารณาการแปรรูปของการรถไฟ

ความคิดริเริ่มในการดำเนินการแปรรูป กิจกรรมรถเสียบึง เป็นนโยบายของรัฐบาลอีกอย่างหนึ่งที่ว่า กิจการใด ที่เห็นสมควรให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมก็ให้ทำไป กิจการรถเสียบึงภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมครั้งแรกเมื่อเดือน กรกฎาคม พ.ศ.2526 โดยให้เช่าสิทธิจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มบนขบวนรถด่วนและรถเร็ว ในสายตะวันออกเฉียงเหนือ รวมทั้งหมด 8 ขบวน มีรายละเอียดดังนี้

### ขบวนรถเร็ว

1.	ขบวนรถสายที่ 1/2ก.กรุงเทพฯ-อุบลฯ	ค่าเช่าสิทธิเดือนละ	42,000 บาท
2.	" 1/2ข.	"	42,000 "
3.	" 3/4ก.กรุงเทพฯ-หนองคาย	"	35,000 "
4.	" 3/4ข.	"	35,000 "

ผู้ประกอบการได้รับสิทธิในการเช่าทั้ง 4 ขบวนนี้ได้แก่ นายวิรัช สูดใจประภารัตน์

### ขบวนรถด่วน

1.	ขบวนรถสายที่ 31/40 กรุงเทพฯ-อุบลฯ	ค่าเช่าสิทธิเดือนละ	110,500 บาท
2.	" 39/32	"	125,000 "
3.	" 33/30 กรุงเทพฯ-หนองคาย	"	73,200 "
4.	" 29/34	"	96,400 "

ผู้ประกอบการได้รับสิทธิในการเช่าทั้ง 4 ขบวนนี้ได้แก่ ภัตตาคารเวียงทอง

จำกัด

1.3 ลักษณะของรูปแบบการแปรรูป เป็นลักษณะการแปรรูปแบบการให้สัมปทาน (Franchising) เพราะเป็นวิธีการที่การรถไฟ ให้สิทธิแก่ผู้ประกอบการเอกชนดำเนินการแทนการรถไฟ และนำไปเสนอขายแก่ผู้บริโภค โดยผู้ประกอบการเอกชนจะเป็นผู้รับผิดชอบทุกอย่าง การให้สัมปทานนี้ การรถไฟจะได้ค่าเอกสิทธิ์เป็นผลตอบแทน และประโยชน์ที่การรถไฟได้รับนั้นจะสูงสุดก็ต่อเมื่อมีการแข่งขันในหมู่ผู้ประกอบการเอกชน โดยการรถไฟจะให้สัมปทานแก่ผู้ประกอบการเอกชนที่เสนอให้ประโยชน์แก่การรถไฟสูงสุดและสามารถดำเนินการได้ตามเงื่อนไขที่การรถไฟกำหนดไว้

การจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มทุกประเภท ตามที่การรถไฟฯ กำหนดให้จำหน่ายได้พร้อมทั้งควบคุมในคุณภาพของอาหาร ความสะอาด และปริมาณที่เหมาะสมกับราคารวมทั้งการให้บริการที่รวดเร็ว และจัดทำป้ายแจ้งจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่ม ซึ่งจะต้องให้หม้อหุงข้าวชนิดแก๊สที่สามารถเก็บรักษาคุณภาพให้ร้อนตลอดเวลา และใช้ตู้สแตนเลสที่สามารถเก็บรักษาความเย็นได้นานสำหรับแช่น้ำแข็งและเครื่องดื่ม พร้อมทั้งจะบริการผู้โดยสารได้ทันที และหากจำเป็นต้องใช้พลังงานไฟฟ้าจะต้องติดตั้งเครื่องกำเนิดไฟฟ้าเอง และถ้าจำเป็นจะต้องดัดแปลงบางส่วนของรถตู้เสียบึงอย่างไร จะต้องได้รับอนุญาตจากการรถไฟฯ เป็นลายลักษณ์อักษรก่อน สิ่งของเครื่องใช้ที่จะนำขึ้นมาติดตั้งเพื่อกิจการบนรถเสียบึง ต้องมีน้ำหนักไม่เกิน 300 กก. ต่อพื้นที่ 1 ตารางเมตร ความสูงไม่เกิน 1.50 เมตรจากระดับพื้น นอกจากนี้การจัดหาเครื่องมือและเครื่องใช้ในการปรุงประกอบอาหาร ภาชนะ จาน ชาม ช้อนส้อม ถ้วยแก้ว ชุดเครื่องปรุงประจำโต๊ะอาหาร ฯลฯ ที่มีคุณภาพดีพอสมควร และสะอาดถูกลักษณะ สำหรับพนักงานบริการ การรถไฟฯ ได้กำหนดคุณสมบัติของพนักงานจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มบนขบวนรถ ดังนี้

1. ไม่เป็นผู้เคยถูกไล่ออกจากงานแต่อย่างใด
2. ไม่เป็นผู้มีร่างกายหรือสุขภาพเป็นที่พึงรังเกียจของสังคม
3. ไม่เคยถูกจำคุกโดยคำพิพากษาของศาล
4. มีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปีบริบูรณ์
5. ไม่กระทำการใดๆ ให้เป็นที่เดือดร้อนรำคาญต่อผู้โดยสาร
6. ขณะปฏิบัติงานจะต้องแสดงกิริยามารยาทอันดีต่อผู้โดยสาร
7. เชื่อฟังและปฏิบัติตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่การรถไฟฯ

จำนวนพนักงาน จัดให้มีพนักงานประจำขบวนละ 15 คน ตามตำแหน่งหน้าที่ดังนี้ คือ หัวหน้าพนักงาน 1 คน พ่อดีว 1 คน ผู้ช่วยพ่อดีว 1 คน พนักงานบริการ 2 คน ภายในรถเสียบึงประกอบด้วย พนักงานจำหน่ายอาหาร 5 คน พนักงานจำหน่ายเครื่องดื่ม 4 คน และพนักงานล้างจาน 1 คน

ประเภทของสัญญา ส่วนมากสัญญามีระยะเวลากำหนด 1 ปี โดยผู้ได้รับสิทธิจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มทุกสายจะต้องทดลองงานก่อน ซึ่งมีกำหนดเวลา 3 เดือน อนึ่งภายในกำหนดเวลาทดลอง 3 เดือน หากปรากฏว่าผลการดำเนินงานอยู่ใน



ระดับดี มีคุณภาพ การรถไฟฯก็จะให้ดำเนินการต่อไป แต่ถ้าหากผลการดำเนินงานมีคุณภาพต่ำ ไม่เป็นที่น่าพอใจ การรถไฟฯจะมีหนังสือแจ้งบอกเลิกสัญญาการให้เช่าสิทธิและจะประกาศประมูลราคาใหม่

#### 1.4 การเปรียบเทียบผลการดำเนินงานระหว่างการรถไฟฯกับเอกชน

##### 1.4.1 ประสิทธิภาพ

จากภาพรวมผลการดำเนินงานที่ผ่านมา ยกตัวอย่างในแต่ละเดือน ช่วงปีงบประมาณ พ.ศ.2525 และพ.ศ.2526 (ตารางที่ 5.1 และ 5.2) ก่อนที่จะมีการแปรรูป การดำเนินงานรถเสบียงอาหารของการรถไฟฯ จำนวน 44 คัน\* นับว่ายังมีกำไรอยู่บ้าง แต่เมื่อพิจารณาอัตราผลตอบแทนจากการขายนับว่ามีค่าน้อยมาก นั่นคือในปีงบประมาณ พ.ศ.2525 มีอัตราผลตอบแทนจากการขายเท่ากับ 4.87% และในปี พ.ศ. 2526 มีอัตราผลตอบแทนจากการขายเท่ากับ 7.93%

กรณีการรถไฟฯดำเนินการเอง โดยตอนแรกการรถไฟฯจะเป็นผู้ดำเนินการเองเกี่ยวกับรถเสบียง ผลการดำเนินงานในปีงบประมาณ พ.ศ.2525 มีดังนี้

* รถขายเสบียงอาหารที่การรถไฟฯ ดำเนินการเอง จำนวน 44 คัน มีดังนี้คือ				
ขบวนที่	1/2	กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี	ขบวนที่ 3/4	กรุงเทพฯ-หนองคาย
"	7/8	กรุงเทพฯ-เชียงใหม่	" 11/16	กรุงเทพฯ-สุโขทัย
"	19/20	กรุงเทพฯ-ยะลา	" 29/34	กรุงเทพฯ-หนองคาย
"	31/40	กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี	" 35/36	กรุงเทพฯ-เด่นชัย
"	37/38	กรุงเทพฯ-เชียงใหม่	" 41/42	กรุงเทพฯ-อุตรดิตถ์
"	43/44	กรุงเทพฯ-หาดใหญ่	" 45/46	ธนบุรี-สุโขทัย
"	47/48	กรุงเทพฯ-นครศรีธรรมราช	" 49/50	ธนบุรี-หาดใหญ่



ตารางที่ 5.1 ผลการดำเนินงานต่อเดือนของการขายอาหารบึงบรมาแพ.ศ. 2525 จำนวน 44 คั้น

บาทต่อเดือน

	รายได้การขาย	รายได้อื่น	ต้นทุนการขาย	รายจ่ายดำเนินงาน	รายจ่ายควบคุม	กำไร(ขาดทุน)สุทธิ
ตุลาคม	5,923,399.72	126,590.72	4,079,176.96	1,265,991.38	345,891.23	358,930.87
พฤศจิกายน	4,797,027.61	86,420.56	3,321,420.64	1,131,400.62	354,783.16	75,843.65
ธันวาคม	4,389,117.91	54,145.95	3,034,525.75	1,350,639.03	258,539.23	-200,440.15
มกราคม	5,902,281.72	165,228.80	3,967,996.21	1,625,690.21	364,551.99	109,272.11
กุมภาพันธ์	5,252,333.78	87,393.38	3,513,752.21	1,315,466.35	363,443.08	147,065.52
มีนาคม	6,876,257.34	102,342.38	4,593,774.05	1,391,725.14	368,750.44	624,350.50
เมษายน	7,389,132.00	139,026.76	4,929,729.88	1,355,021.54	352,980.37	890,426.97
พฤษภาคม	6,855,843.35	124,821.50	4,545,402.86	1,385,524.41	337,855.27	711,882.31
มิถุนายน	5,778,679.49	86,636.07	3,852,427.02	1,415,118.60	519,129.34	78,640.60
กรกฎาคม	6,117,669.03	78,971.67	4,078,621.53	1,404,048.11	367,575.27	346,395.79
สิงหาคม	5,950,097.20	81,032.59	3,964,381.26	1,460,492.47	311,483.37	294,772.69
กันยายน	5,585,070.99	73,820.21	3,728,276.16	1,516,623.79	344,754.76	69,236.49
รวม	70,816,910.14	1,206,430.59	47,609,484.53	16,617,741.65	4,289,737.51	3,506,377.35
ROS	4.87%					

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

หมายเหตุ : รายได้การขาย = ค่าอาหาร เครื่องดื่ม ชา กาแฟ น้ำอัดลม สุรา เบียร์ บุหรี่ ฯลฯ

รายได้อื่น = ค่าเช่าใช้สิ่งของเสียหาย เบ็ดเตล็ด ฯลฯ

ต้นทุนการขาย = ค่าอาหารสด เครื่องกระป๋อง เครื่องดื่มชา-กาแฟ น้ำอัดลม ฯลฯ

รายจ่ายดำเนินงาน = เงินเดือนพนักงาน ค่าเครื่องแบบ ค่าเล่าเรียนบุตรพนักงาน ฯลฯ

ตารางที่ 5.2 ผลการดำเนินงานต่อเดือนของการขายอาหารบึงประมาณพ.ศ.2526 จำนวน 44 คับ

บาทต่อเดือน

	รายได้การขาย	รายได้อื่นๆ	ต้นทุนการขาย	รายจ่ายดำเนินงาน	รายจ่ายควบคุม	กำไร(ขาดทุน)สุทธิ
ตุลาคม	6,861,212.91	102,010.80	4,556,379.38	1,474,808.97	339,071.29	592,964.11
พฤศจิกายน	5,981,819.33	84,930.33	3,978,306.37	1,505,399.70	334,608.81	248,434.83
ธันวาคม	6,166,703.17	66,517.40	4,111,850.83	1,513,229.99	339,962.36	268,177.39
มกราคม	6,096,037.37	67,581.04	4,067,039.76	1,448,008.23	331,233.44	208,064.87
กุมภาพันธ์	6,685,142.57	88,366.22	4,445,782.15	1,313,118.00	366,059.02	648,549.62
มีนาคม	7,239,658.30	222,343.77	4,730,818.31	1,491,233.37	303,038.89	936,911.50
เมษายน	7,390,593.68	307,900.68	4,802,518.13	1,509,928.48	345,539.68	1,049,508.07
พฤษภาคม	6,668,141.24	253,557.02	4,377,907.32	1,590,030.98	304,701.49	649,058.47
มิถุนายน	5,219,372.64	167,368.72	3,436,738.82	1,523,118.31	130,276.77	130,276.77
รวม	58,308,681.21	1,360,575.98	38,507,341.07	13,368,876.03	2,794,491.75	4,731,945.63
ROS	7.93%					

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

หมายเหตุ : ในเดือน กรกฎาคม พ.ศ.2526 กิจกรรมการขายเสบียงอาหารสายตะวันออกเฉียงเหนือรวม 8 คับ การรถไฟฯ ได้ให้เอกชนเข้าดำเนินการแทน ดังนั้นจึงเหลือการขายเสบียงอาหารที่ดำเนินการเอง 36 คับ

รายได้การขาย = ค่าอาหาร เครื่องดื่ม ชา กาแฟ น้ำอัดลม สุรา เบียร์ บุหรี่ ฯลฯ

รายได้อื่นๆ = ค่าเช่าใช้สิ่งของเสียหาย เบ็ดเตล็ด ฯลฯ

ต้นทุนการขาย = ค่าอาหารสด เครื่องกระป๋อง เครื่องดื่มชา-กาแฟ น้ำอัดลม ฯลฯ

รายจ่ายดำเนินงาน = เงินเดือนพนักงาน ค่าเครื่องแบบ ค่าเล่าเรียนบุตรพนักงาน ฯลฯ

## ด้านรายได้ ประกอบด้วย

รายได้จากการขาย ได้แก่ ค่าอาหาร เครื่องดื่ม ฯลฯ 70,816,910.14 บาท

รายได้อื่น ๆ ได้แก่ ค่าเช่าใช้สิ่งของเสียหาย เบ็ดเตล็ด ฯลฯ 1,206,430.59 "

## ด้านรายจ่าย ประกอบด้วย

ต้นทุนการขาย ได้แก่ ค่าอาหารสด เครื่องกระป๋อง ฯลฯ 47,609,484.53 "

รายจ่ายดำเนินงาน ได้แก่ เงินเดือนพนักงาน เงินทดแทน ฯลฯ 16,617,741.65 "

รายจ่ายควบคุมต่าง ๆ 4,289,737.51 "

กำไร 3,506,377.35 "

แต่พอถึงเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2526 กิจการรถขายเสบียงอาหารสายตะวันออก เชียงเหนือ รวม 8 คัน \* การรถไฟฯ ได้ให้เอกชนดำเนินการเอง และเมื่อเปรียบเทียบผลการดำเนินงานระหว่างการรถไฟฯ กับภาคเอกชนดำเนินการ โดยการเปรียบเทียบ รถไฟสายเดียวกัน แต่ต่างปีกัน ซึ่งเมื่อปรับดัชนีราคาตามหมวดอาหารและเครื่องดื่ม โดยใช้ปี พ.ศ.2523 เป็นปีฐาน ปรากฏผลดังนี้ (ตารางที่ 5.3)

ผลจากตาราง ขบวนรถที่ 1/2 กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี เดือน กรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2525 การรถไฟฯ ดำเนินการเองมีกำไร (ขาดทุน) สุทธิ 60,769.33 บาท การรถไฟฯ ให้เอกชนเช่าสิทธิ เดือน กรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2526 การรถไฟฯ จะได้ค่าเช่าสิทธิเท่ากับ 601,766 บาท จะเห็นว่า การรถไฟฯ จะมียาได้เพิ่มขึ้นถึง 541,006.67 บาท และเมื่อเปรียบเทียบขบวนรถอื่นๆ การรถไฟฯ จะมียาได้เพิ่มดังนี้

ขบวนรถที่ 3/4 กรุงเทพฯ-หนองคาย เดือน กรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2525 การรถไฟฯ ดำเนินการเองมีกำไร (ขาดทุน) สุทธิ -36,009.03 บาท การรถไฟฯ ให้เอกชนเช่าสิทธิ เดือน กรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2526 การรถไฟฯ จะได้ค่าเช่าสิทธิเท่ากับ 501,480 บาท จะเห็นว่า การรถไฟฯ จะมียาได้เพิ่มขึ้นถึง 537,489.03 บาท

\* รถขายเสบียงอาหารที่การรถไฟฯ ให้เอกชนดำเนินการจำนวน 8 คันมีดังนี้ คือ  
 ขบวนที่ 1/2 กรุงเทพฯ - อุบลราชธานี      ขบวนที่ 3/4 กรุงเทพฯ - หนองคาย  
 " 29/34 กรุงเทพฯ - หนองคาย      " 31/40 กรุงเทพฯ - อุบลราชธานี



ตารางที่ 5.3 เปรียบเทียบผลการดำเนินงานของการรถไฟฯ กับค่าสัมปทานที่ได้รับ

บาทต่อขบวนต่อเดือน

	ขบวนรถที่ 1/2		ขบวนรถที่ 3/4		ขบวนรถที่ 29/34		ขบวนรถที่ 31/40	
	กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี ค่าสัมปทาน	ดำเนินการเอง พ.ศ.2526	กรุงเทพฯ-หนองคาย ค่าสัมปทาน	ดำเนินการเอง พ.ศ.2525	กรุงเทพฯ-หนองคาย ค่าสัมปทาน	ดำเนินการเอง พ.ศ.2526	กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี ค่าสัมปทาน	ดำเนินการเอง พ.ศ.2525
กรกฎาคม	84,000	12,514.64	70,000	-2,734.43	169,600	44,688.58	235,500	16,466.65
สิงหาคม	84,000	9,143.53	70,000	-1,513.54	169,600	33,439.60	235,500	7,530.46
กันยายน	84,000	-4,764.13	70,000	-6,350.13	169,600	24,302.15	235,500	-10,384.56
ตุลาคม	84,000	20,448.75	70,000	-1,116.73	169,600	52,072.89	235,500	49,521.17
พฤศจิกายน	84,000	10,101.36	70,000	-7,163.97	174,600	30,136.93	240,500	8,241.72
ธันวาคม	84,000	6,049.98	70,000	-12,819.29	174,600	37,635.20	240,500	10,137.34
รวม	504,000	53,494.13	420,000	-31,698.09	1,027,600	222,275.35	1,423,000	81,512.78

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย



ชบวนรถที่ 29/34 กรุงเทพฯ-หนองคาย เดือน กรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2525 การรถไฟฯดำเนินการเองมีกำไร(ขาดทุน)สุทธิ 252,504.80 บาท การรถไฟฯให้เอกชนเช่าสิทธิ เดือน กรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2526 การรถไฟฯจะได้ค่าเช่าสิทธิเท่ากับ 1,226,954.40 บาท จะเห็นว่า การรถไฟฯจะมีรายได้เพิ่มขึ้นถึง 974,449.60 บาท

ชบวนรถที่ 31/40 กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี เดือน กรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2525 การรถไฟฯดำเนินการเองมีกำไร(ขาดทุน)สุทธิ 92,598.52 บาท การรถไฟฯให้เอกชนเช่าสิทธิ เดือน กรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2526 การรถไฟฯจะได้ค่าเช่าสิทธิเท่ากับ 1,699,062 บาท จะเห็นว่า การรถไฟฯจะมีรายได้เพิ่มขึ้นถึง 1,606,463.48 บาท

เมื่อเปรียบเทียบกันแล้ว จะเห็นว่า การรถไฟฯให้เช่าสิทธิจะมีรายได้เพิ่มสูงกว่าที่ตัวเอง นอกจากนี้ทำให้สามารถสับเปลี่ยนหน้าที่ โดยไม่ต้องจ้างแรงงานเพิ่ม เพราะสามารถนำคนเหล่านี้ไปทำงานอื่นๆ ได้ หลังจากนั้นเมื่อการรถไฟฯพิจารณาแล้วเห็นว่าถ้าให้เอกชนเช่าสิทธิจะมีแนวโน้มเป็นผลดีแล้ว ในเดือนมกราคม พ.ศ.2527 การรถไฟฯก็ได้ให้เอกชนเช่าสิทธิการขายอาหารและเครื่องดื่มบนขบวนรถเร็วและรถด่วนจนหมด โดยการให้เอกชนดำเนินการบนขบวนรถในสายเหนือและสายใต้ด้วย และเมื่อเปรียบเทียบระหว่างการรถไฟฯกับเอกชนดำเนินการ โดยเปรียบเทียบรถไฟสายเดียวกัน ในเดือนเดียวกัน แต่คนละปี ปรากฏผลดังนี้ (ตารางที่ 5.4)

ผลจากตาราง ในเดือนมกราคม พ.ศ.2526 กรณีการรถไฟฯดำเนินการเอง ได้กำไรเพียง 244,875.20 แต่ถ้าให้เอกชนเช่าสิทธิจะได้ค่าเช่าสิทธิถึง 2,088,280 บาท ซึ่งสูงกว่าการรถไฟฯดำเนินการเองถึง 1,843,404.80 บาท นอกจากนี้สามารถสับเปลี่ยนหน้าที่ และนำคนไปทำงานอื่นๆ ได้เป็นจำนวนมาก จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้น การรถไฟฯจึงให้เอกชนดำเนินการแทน

#### 1.4.2 ประสิทธิภาพ

จากการที่ให้เอกชนดำเนินการที่ผ่านมา ได้มีการร้องเรียนจากผู้โดยสารมาตลอดว่า คุณภาพของอาหารเลวและราคาแพง แม้ทางการรถไฟฯได้ส่งเจ้าหน้าที่ไปตรวจสอบเสมอๆ ก็ตาม ก็ทำได้แต่เพียงส่งปรับรายละ 1-3 พันบาทเท่านั้น หากพบว่ากระทำผิดเงื่อนไขที่ได้ระบุไว้ในสัญญา และถ้าพบผิดสัญญา 4 ครั้ง ก็ยกเลิกสัญญาได้ แต่ก็ยังไม่มีการยกเลิกสัญญารายใดเลย สำหรับการควบคุมคุณภาพอาหารและราคามีให้ราคา

ตารางที่ 5.4 เปรียบเทียบผลการดำเนินงานของการรถไฟฯ กับค่าสัมปทานที่ได้รับ บาทต่อขบวนต่อเดือน

	มกราคม 27 ค่าสัมปทาน	มกราคม 26 ดำเนินการเอง	ตุลาคม 26-มกราคม 27 ค่าสัมปทาน	ตุลาคม 25-มกราคม 26 ดำเนินการเอง
ขบวนรถที่ 1/2 กรุงเทพฯ-อุบลฯ	84,000	12,242.00	336,000	48,842.09
ขบวนรถที่ 3/4 กรุงเทพฯ-หนองคาย	70,000	-10,663.30	280,000	-31,763.29
ขบวนรถที่ 7/8 กรุงเทพฯ-เชียงใหม่	176,900	41,731.47		
ขบวนรถที่ 19/20 กรุงเทพฯ-ยะลา	375,540	81,423.45		
ขบวนรถที่ 29/34 กรุงเทพฯ-หนองคาย	174,600	41,597.37	693,400	167,442.39
ขบวนรถที่ 31/40 กรุงเทพฯ-อุบลฯ	240,500	15,306.81	957,000	83,207.04
ขบวนรถที่ 35/3 6 กรุงเทพฯ-เด่นชัย	96,400	-1,617.41		
ขบวนรถที่ 37/38 กรุงเทพฯ-เชียงใหม่	277,400	31,043.63		
ขบวนรถที่ 41/42 กรุงเทพฯ-อุตรดิตถ์	215,540	40,900.44		
ขบวนรถที่ 47/48 ธนบุรี-สุโขทัย	280,400	4,706.11		
ขบวนรถที่ 57/58 กรุงเทพฯ-เชียงใหม่	27,000	-11,795.36		
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	2,018,280.00	244,875.21		
รวม	1,600,155.83	317,336.98		

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย



แพงจนเกินไปนั้น การรถไฟฯ คงทำได้ยาก เพราะผู้ประมูลแต่ละรายได้ยื่นผลตอบแทนให้ ในราคาสูง เมื่อประมูลได้ย่อมที่จะเรียกผลตอบแทนให้ได้มากที่สุด อย่างไรก็ตามการแก้ไข ปัญหาเรื่องนี้ การรถไฟฯ ควรพิจารณาปรับปรุงกิจการรถเสียบึงใหม่ นั่นคือควรคัดเลือกผู้ ประกอบการที่มีฝีมือ และเชื่อถือได้ให้มาประมูลกันโดยไม่มุ่งหมายที่จะหารายได้จากการประ มูลอย่างเดียว แต่จะเน้นหนักในด้านคุณภาพ ความสะอาด ราคาจำหน่ายและบริการ เป็นสำคัญ อนึ่งการเปิดให้เอกชนประมูลรถขายเสียบึงอาหารเป็นมติคณะรัฐมนตรี จึงทำ ให้การรถไฟฯ ไม่สามารถเลิกสัมปทานนโยบายหรือควบคุมดูแลโดยทั่วถึงได้

## 2. การทำความสะอาดรถโดยสาร

การทำความสะอาดรถโดยสารมี 2 ประเภทด้วยกัน คือ การทำความ สะอาดเบา และการทำความสะอาดหนัก

1. การทำความสะอาดเบา เป็นแต่เพียงการเช็ดถูให้สะอาดเท่านั้น โดยทำความสะอาดรถโดยสารนั่งทุกชนิดทุกชั้นรวมทั้งรถทำการพนักงานรักษารถ รถเสียบึง รถไปรษณีย์ รถดีเซลราง รถโดยสารที่ชื่อเรียกเป็นอย่างอื่นของการรถไฟฯ (ยกเว้นรถนอน ซึ่งมากับขบวนสุดปลายทางที่สถานีกรุงเทพฯ)

2. การทำความสะอาดหนัก มี 2 วิธีด้วยกัน คือ

2.1 การทำความสะอาดหนักด้วยวิธีธรรมดา หมายถึงการ ชัดล้างเช็ดถูอุปกรณ์ส่วนประกอบของรถให้สะอาดหมดจดแล้วเช็ดให้แห้ง

2.2 การทำความสะอาดด้วยวิธีเคลือบเงา หมายถึงเมื่อ ได้ดำเนินการตามข้อ 2.1 เสร็จแล้ว จะเคลือบพื้นรถและเบาะที่นั่ง/นอน พนักพิง ท้าวแขน ด้วยน้ำยาเคลือบเงา

2.1 ประเภทของสินค้าหรือบริการ การที่จะพิจารณาว่าการทำความ สะอาดเป็นสินค้าหรือบริการอะไรนั้น มีหลักเกณฑ์การพิจารณาได้ 2 ประเภทด้วยกัน คือ

2.1.1 ลักษณะการกีดกันในการบริโภค การทำความสะอาดเป็น สินค้าหรือบริการที่สามารถใช้กลไกราคาหรือกลไกตลาด เป็นเครื่องมือในการกีดกันผู้อื่นที่ จะเข้ามาใช้บริการนั้นได้ หากเขาไม่ยอมจ่ายเงินเป็นค่าตอบแทนการบริการ

2.1.2 ลักษณะการแข่งขันในการบริโภค การทำความสะอาดเป็นสินค้าหรือบริการที่มีลักษณะไม่มีการแข่งขันในการบริโภค นั่นคือสินค้าหรือบริการนั้นเมื่อถูกบริโภคหรือถูกใช้โดยคนหนึ่งคนใดแล้วจะไม่ใช่ผลทำให้ผู้อื่นไม่ได้ใช้สินค้าหรือบริการนั้นหรือไม่เป็นผลให้บุคคลอื่นได้รับความพอใจจากการบริโภคสินค้านั้นน้อยลง

จากการพิจารณาประเภทสินค้าหรือบริการดังกล่าวข้างต้น จะพบว่าการทำความสะอาดเป็นสินค้าหรือบริการที่สามารถกีดกันการบริโภคออกจากกันได้ และมีลักษณะที่ไม่มีการแข่งขันในการบริโภค สินค้าหรือบริการชนิดนี้เป็นสินค้าที่เรียกว่า Toll goods สินค้าหรือบริการประเภทนี้ไม่ว่าภาครัฐหรือภาคเอกชนก็สามารถจัดผลิตได้ แต่การจะให้ใครเป็นผู้จัดผลิตนั้นก็ขึ้นอยู่กับว่าใครสามารถทำได้ดีมากกว่ากันก็สมควรให้เป็นผู้ผลิต

## 2.2 แนวทางการพิจารณาการแปรรูปของการรถไฟ

ความคิดริเริ่มในการดำเนินการแปรรูป เมื่อเดือน มิถุนายน พ.ศ. 2527 คณะกรรมการติดตามและประมวลผลการดำเนินการของการรถไฟ ซึ่งมีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานกรรมการ ได้ให้ข้อคิดเห็นว่าสมควรให้เอกชนเป็นผู้รับเหมาการทำความสะอาดเบารถโดยสาร เพื่อลดค่าใช้จ่ายด้านสวัสดิการลง โดยทดลองทำที่สถานีเชียงใหม่ก่อน ดังนั้นการรถไฟจึงได้ประกาศประกวดราคาค่าจ้างเหมาการทำความสะอาดเบารถโดยสาร

2.3 ลักษณะรูปแบบของการแปรรูป เป็นลักษณะการแปรรูปแบบการจ้างเหมา (Contracting out) เพราะเป็นวิธีการที่การรถไฟทำสัญญาว่าจ้างให้ภาคเอกชนรับเอากิจกรรมประเภทการรักษาความสะอาดเบารถโดยสารไปดำเนินการแทน ภาคเอกชนจะนำปัจจัยหรือองค์ประกอบในการผลิตเข้ามาร่วมดำเนินการ (by Factors) เช่น นำกำลังคน และเครื่องมือเครื่องใช้มาร่วมดำเนินการ

ประเภทของสัญญา เป็นไปในรูปของ Fixed-price contracts เพราะเป็นการทำสัญญาที่ภาคเอกชนตกลงจะให้บริการในระดับปริมาณ และคุณภาพระดับหนึ่ง โดยได้รับค่าตอบแทนในการจัดให้บริการจำนวนหนึ่ง

1. การทำความสะอาดเบา ยกตัวอย่างกรณีศึกษาที่สถานีเชียงใหม่ และ สถานีกรุงเทพฯ

1. การทำความสะอาดเบารถโดยสารประจำวันที่สถานีเชียงใหม่

การรถไฟฯได้ประกาศประกวดราคาค่าจ้างเหมาทำความสะอาดเบารถโดยสารที่สถานีเชียงใหม่ ปรากฏว่าผู้ที่ได้รับการเสนอให้รับหน้าที่ทำความสะอาดเบารถโดยสาร ได้แก่ นายจรัญ ปานสมบัติ สัญญามีระยะเวลากำหนด 1 ปี ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ.2527-30 มิถุนายน พ.ศ.2528

ส่วนประกอบและอุปกรณ์ของรถโดยสารที่จะต้องทำความสะอาด มีดังนี้

1. ภายในตัวรถโดยสาร ประกอบด้วย พื้นรถ ฝาผนัง เพดาน ฝ้าหวางของ บานประตูหน้าต่าง กระจก บานเกล็ดด้านใน ที่นั่ง/นอน พนักพิง ท้าวแขน ห้องสุขา และเครื่องสุขภัณฑ์

2. ภายนอกรถโดยสาร ประกอบด้วย ฝาผนังรถโดยสารรอบนอกจากขอบล่างจรดขอบหน้าต่าง บานประตู หน้าต่าง กระจก บานเกล็ดด้านนอก กรอบช่องประตูหน้าต่าง บันไดรถ ราวบันได และบริเวณส่วนล่างของห้องสุขา

การทำความสะอาดส่วนประกอบและอุปกรณ์ดังกล่าวข้างต้น ให้ใช้ผ้าหรือใยสังเคราะห์หรือน้ำยาเช็ดถู ห้ามไม่ให้ราดน้ำล้างหรือฉีดน้ำล้างอย่างเด็ดขาด เมื่อถูเพดานรถผนังรถภายในและภายนอกด้วยน้ำยา น้ำผสมน้ำยาหรือผงเคมีแล้ว จะต้องใช้ผ้าชุบน้ำเปล่าเช็ดถูคราบน้ำยาออกให้หมด

2.4 การเปรียบเทียบผลการดำเนินงานระหว่างการรถไฟฯกับเอกชน

กรณีการรถไฟฯดำเนินการเอง มีรายละเอียดดังนี้

1. สถานีเชียงใหม่มีขบวนรถโดยสาร 6 ขบวน มีรถต้องทำความสะอาดเฉลี่ยประมาณวันละ 50 คัน หรือ 1,500 คันต่อเดือน



2. สถานีเชียงใหม่มีอัตราคนทำความสะอาดโดยสาร 6 คน มีค่าใช้จ่ายต่างๆ ประกอบด้วย ค่าเงินเดือนและสวัสดิการเดือนละ 23,990 บาท(ตารางที่ 5.5) เฉลี่ยวันละ 800 บาท ค่าเครื่องมือของใช้ทำความสะอาดเดือนละ 2,327.33 บาท(ตารางที่ 5.7) เฉลี่ยวันละ 77 บาท รวมค่าเงินเดือนและของใช้ประมาณวันละ 877 บาท คิดเป็นค่าใช้จ่ายในการทำความสะอาดเฉลี่ยคนละ 17.50 บาทต่อวัน กรณีใช้คน การอัตราเงินเดือนขั้นต่ำ(ตารางที่ 5.6)เดือนละ 1,600 บาท ทั้ง 6 คนตกคนละ 12.70 บาทต่อวัน

ตารางที่ 5.5 ค่าแรงงานของคนการทำความสะอาดที่เชียงใหม่ปีงบประมาณ พ.ศ.2526

หน่วย: บาท

ลำดับ	เงินเดือน	ค่าทำงานวัน หยุด 4 วัน	ค่าอาหารวัน เสาร์ 4 วัน	ค่าตอบแทนทำงาน เกิน 8ชม.30วัน	ค่าสวัสดิการ 27%	รวม
คนที่1	2,000	320.00	120	360	540.00	3,340.00
" 2	3,270	489.32	120	360	882.90	5,122.22
" 3	2,780	424.00	120	360	750.60	4,434.60
" 4	1,600	266.64	120	360	432.00	2,778.64
" 5	2,265	355.32	120	360	611.55	3,711.87
" 6	2,900	440.00	120	360	783.00	4,603.00
รวม	14,815	2,295.28	720	2,160	4,000.05	23,990.33

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

ค่าใช้จ่ายทั้งหมดประกอบด้วย		
ค่าจ้างแรงงาน 6 คนต่อเดือน	23,990.33	บาท
ค่าอุปกรณ์ของใช้ต่อเดือน	2,327.33	บาท
รวม	26,317.66	บาท
รถโดยสารในรอบเดือนมี 50x30	1,500	คัน
ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยคันละ	17.50	บาท

ตารางที่ 5.6 ค่าแรงงานในกรณีคิดตามค่าจ้างขั้นต่ำปีงบประมาณพ.ศ. 2526

หน่วย: บาท

ลำดับ	เงินเดือน	ค่าทำงานวัน	ค่าอาหารวัน	ค่าตอบแทนทำงาน	ค่าสวัสดิการ	รวม
		หยุด 4 วัน	เสาร์ 4 วัน	เกิน 8 ชม. 30 วัน	27%	
คนที่ 1-6	1,600	266.64	120	360	432	2,778.64

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

ค่าใช้จ่ายทั้งหมด ประกอบด้วย	
ค่าจ้างแรงงาน 6 คนต่อเดือน	16,671.84 บาท
ค่าอุปกรณ์ของใช้ต่อเดือน	2,327.33 บาท
รวม	18,999.17 บาท
รถโดยสารในรอบเดือนมี 50x30	1,500 คัน
ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยคันละ	12.70 บาท

กรณีนายจรัญ ปานสมบัติ ซึ่งเป็นผู้เสนอราคาต่ำสุด โดยคิดค่าจ้าง และค่าอุปกรณ์ทำความสะอาดคันละ 12.40 บาท และโดยที่มีรถต้องทำความสะอาดวันละ 50 คัน ดังนั้นค่ารับจ้างเหมาของนายจรัญ ประมาณวันละ 620.00 บาท

เปรียบเทียบระหว่างการรถไฟฯ กับนายจรัญดำเนินการ ปรากฏว่า นายจรัญ เสนอราคาทำความสะอาดคันละ 12.40 บาท ประมาณวันละ 620.00 บาท การรถไฟฯทำความสะอาดเสียค่าใช้จ่ายคันละ 17.50 บาท ประมาณวันละ 877.00 บาท

ตารางที่ 5.7 ค่าอุปกรณ์ที่ใช้ทำความสะอาดรถโดยสารที่สถานีเชียงใหม่ต่อ 1 เดือน  
ปีงบประมาณพ.ศ.2526

หน่วย: บาท

รายการ	จำนวน	ราคาต่อหน่วยต่อบาท	รวม	หมายเหตุ
กระป๋องพลาสติก	1 ใบ	22	22	
ผงแฉับ(25กก.)	1 กล่อง	875	875	
แปรงขนสัตว์	12 อัน	48.99	587.88	
แปรงทองเหลือง	2 อัน	12	24	
ฝอยขัดเหล็ก	3 มัด	10	30	
ไม้ถูพื้น	1 ด้าม	15	15	
ไม้กวาดด้ามมะพร้าว	5 ด้าม	2.57	12.85	
ไม้กวาดอ่อน	10 ด้าม	7.85	78.50	
ผ้าถูพื้น	10 ผืน	31	310	
ผ้าเช็ดเบาะ กระจก	10 ผืน	21	210	
ผงจิ๊อบ	6 กระป๋อง	7.85	47.10	
ยาดับกลิ่น	1 แกลลอน	115	115	
รวม			2,327.33	เฉลี่ยวันละ 77บาท

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย



เพราะฉะนั้นนายจรัญทำความสะอาดแทนจะประหยัดเงินวันละ 257 บาทเดือนละ 7,710 บาท หรือปีละ 92,520 บาท และหากการรถไฟฟ้าทำเองแม้จะใช้คนการในอัตราเงินเดือนขั้นต่ำ เดือนละ 1,600 บาท ทั้ง 6 คน ประมาณคนละ 12.70 บาทยังสูงกว่าค่าจ้างรับเหมาของนายจรัญ ซึ่งคิดเพียงคนละ 12.40 บาท เท่านั้น ยิ่งกว่านั้นการที่จะจัดหาคนการที่มีเงินเดือนค่าจ้างขั้นต่ำ เดือนละ 1,600 บาท ถึง 6 คน เป็นสิ่งที่ทำได้ยาก การรถไฟฟ้าจึงให้นายจรัญดำเนินการแทน

ปรากฏว่าเมื่อนายจรัญดำเนินการได้ประมาณ 1 เดือน ก็ขอบอกเลิกสัญญา ทั้งนี้ก็เพราะว่า

1. จำนวนรถในระยะนี้มีเพียง 40 คัน ไม่ถึง 50 คันตามสัญญาจึงทำให้ได้ค่าจ้างน้อยลงไป
2. รายได้ไม่พอกับค่าแรงของพนักงาน

เมื่อการรถไฟฟ้าพิจารณาแล้วก็ไม่ขัดข้อง อนุญาตให้เลิกสัญญาและหยุดการดำเนินงาน ต่อจากนั้นการรถไฟฟ้าประกวดราคาใหม่ ปรากฏว่า นายถนอม โททศ เป็นผู้ได้รับการเสนอให้ทำหน้าที่รักษาความสะอาด โดยเสนออัตราค่าจ้างคนละ 15 บาท สัญญามีระยะเวลา 1 ปี(ตั้งแต่วันที่ 1 ก.ย. 27-31 ส.ค. 28) เมื่อสัญญาสิ้นสุดลง การรถไฟฟ้าก็ประกวดราคาใหม่ ปรากฏว่านายถนอม โททศ ได้รับการเสนอให้ทำงานนี้ต่อไปอีกโดยคิดอัตราค่าจ้างคนละ 17 บาท โดยสัญญามีระยะเวลา 1 ปี(ตั้งแต่วันที่ 1 ก.ย. 28-31 ส.ค. 29) สาเหตุที่เลือกนายถนอม โททศ เป็นผู้ดำเนินการก็เพราะว่า

1. นอกจากนายถนอมจะเสนอค่าจ้างต่ำกว่าคนอื่นแล้ว นายถนอมเคยดำเนินงานด้านนี้มาแล้ว 1 ปี ผลงานที่ผ่านมามีการจัดทำรถโดยสารได้สะอาดกว่าครั้งการรถไฟฟ้าทำเอง
2. ค่าจ้างครั้งใหม่ก็ยังต่ำกว่าการรถไฟฟ้าทำเอง(การรถไฟฟ้าทำเองคนละ 17.50 บาท)

เมื่อสัญญาหมดอายุวันที่ 31 ส.ค. 29 นายถนอม โททศ ได้เสนอขอรับจ้างทำงานนี้ต่อไปอีก โดยคิดค่าจ้างในอัตราคนละ 17.00 บาทเท่าเดิม เมื่อการรถไฟฟ้าพิจารณาแล้วเห็นว่าให้ต่อสัญญาอีก 1 ปี(ตั้งแต่วันที่ 1 ก.ย. 29-31 ส.ค. 30) สาเหตุที่ให้ต่อสัญญาก็เพราะว่า

1. ผู้รับเหมานี้ทำความสะอาดรถโดยสารได้สะอาดกว่าเมื่อครั้งใช้คนของสถานีทำ ผลงานอยู่ในเกณฑ์ดี และผู้ใช้บริการพอใจ
2. ไม่เคยปฏิบัติผิดสัญญาว่าจ้าง และไม่เคยทำอุปกรณ์ส่วนประกอบรถโดยสาร ตลอดจนทรัพย์สินอื่นใดของการรถไฟฯ เสียหาย หรือสูญหาย
3. ยี่งร่วมมีอดแลรักษาความสะอาดบริเวณ ชานชาลาสถานี เชียงใหม่อีกด้วย

ถ้าให้มีการประกวดราคาคาดว่าจะมีผู้สนใจน้อยราย เช่นเดียวกับปี พ.ศ. 2528 และผู้เสนอราคาอาจถือโอกาสโก่งราคารับจ้างได้ แต่ถ้าใช้วิธีต่อสัญญาจ้าง การรถไฟฯ จะได้ผลตอบแทนแน่นอน ดังนี้คือ

1. ประหยัดค่าใช้จ่ายได้เป็นเงินประมาณ 6,300 บาทต่อปี (เท่ากับปี พ.ศ. 2528)
2. ได้ผู้รับเหมาที่มีฝีมือ ชำนาญงาน เคยทำงานได้ผลตรงตามวัตถุประสงค์มาแล้ว

เมื่อสัญญาหมดอายุในวันที่ 31 ส.ค. 30 การรถไฟฯ ได้เรียกประกวดราคาใหม่ โดยรวมงานทำความสะอาดสถานีรถโดยสารและเติมน้ำรถโดยสารพร้อมกันด้วยความรับผิดชอบของผู้รับจ้างที่ต้องทำความสะอาดมีเพิ่มขึ้นดังนี้ คือ

1. พื้นที่บริเวณสถานีและอุปกรณ์ สิ่งของที่ต้องทำความสะอาด ประกอบด้วย พื้นห้องที่ทำการต่างๆ ของสถานี ที่รับส่งสินค้า (ทรส.) ฝาผนัง เพดานห้อง พื้นหน้าสถานี พื้นทางเดินจำหน่ายตั๋ว รอบอาคารสถานี พื้นชานชาลา เพดานใต้หลังคาคลุมชานชาลา พื้นในรางและระหว่างรางต่างๆ รวมทั้งพื้นที่ว่างบริเวณย่านสถานี ภายในกรอบเส้นไขปลา หิ้งหรือเคาน์เตอร์และราวกันห้องหน้าห้องจำหน่ายตั๋ว ม้านั่งพักสำหรับผู้โดยสาร ถังใส่ขยะ ที่ดับกันบุหรี่ ตู้โทรศัพท์สาธารณะ โครงที่แขวนป้ายและกระดานติดประกาศต่างๆ

2. เติมน้ำเข้าถังที่ติดตั้งอยู่ใต้หลังคารถโดยสาร

ผู้ชนะประกวดราคาได้แก่ นางบุญยวง โททศ (ภรรยา นายถนอม โททศ) เสนออัตราค่าจ้างเดือนละ 35,000 บาท เมื่อสัญญาหมดอายุในวันที่ 31 ส.ค. 31 การรถไฟฯ ก็เรียกประกวดราคาใหม่อีก การประกวดราคาค่ารับจ้างครั้งนี้ปรากฏว่ามีผู้สนใจ

ใจเสนอราคารวม 3 ราย และในวันยื่นซองเสนอราคามีผู้ยื่นซองเสนอราคาต่อคณะกรรมการ จำนวน 2 ราย คือ

1. ห้างหุ้นส่วนจำกัด เอเซียคลีนนิ่ง เซอร์วิส มีหลักฐานมาแสดงครบถ้วนและปฏิบัติถูกต้องตามเงื่อนไขในประกาศ เสนอราคาจ้างในอัตราเดือนละ 33,900 บาท

2. นางบุญยวง โททศ (ผู้รับจ้างรายปัจจุบัน) มีหลักฐานมาแสดงครบถ้วนและปฏิบัติถูกต้องตามเงื่อนไขที่ประกาศ เสนอราคาจ้างในอัตราเดือนละ 29,500 บาท

สำหรับการประกวดราคาครั้งนี้ นางบุญยวง โททศ เป็นผู้เสนอราคาต่ำสุดในอัตราเดือนละ 29,500 บาท และต่ำกว่าราคาเมื่อปีพ.ศ.2530 เดือนละ 5,500 บาท ประกอบกับในรอบปีที่ผ่านมา นางบุญยวง โททศ ไม่เคยปฏิบัติผิดเงื่อนไขสัญญาจ้าง การรถไฟฯ จึงเห็นสมควรว่าจ้างนางบุญยวง โททศ เป็นผู้รับจ้างทำความสะอาดสถานีรถโดยสารและเติมน้ำรถโดยสารที่สถานีเชียงใหม่ในอัตราค่าจ้างเดือนละ 29,500 บาท ตามเสนอมีกำหนด 1 ปี เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 ก.ย.31-31 ส.ค. 32 และในการว่าจ้างครั้งนี้การรถไฟฯ จะเสียค่าจ้างตลอดปีเป็นเงิน 354,000 บาท

จากการติดตามผลงานการจ้าง นางบุญยวง โททศ ทำหน้าที่รักษาความสะอาดที่สถานีเชียงใหม่ มีแนวโน้มเป็นผลดีแก่การรถไฟฯ โดยลดรายจ่ายลง นอกจากนี้การรถไฟฯ ยังสามารถนำคนไปทำงานด้านอื่นๆ แทนได้ การรถไฟฯ จึงได้ประกาศจ้างเหมาทำความสะอาดรถโดยสารประจำวันที่สถานีกรุงเทพฯต่อไปอีก

## 2. การทำความสะอาดเบารถโดยสารประจำวันที่สถานีกรุงเทพฯ

การรถไฟฯ ได้จ้างเหมาเอกชน เป็นผู้จัดการทำความสะอาด (ประจำวัน) รถโดยสารที่สถานีกรุงเทพฯ ซึ่งการรถไฟฯ ได้อนุมัติให้ฝ่ายการเดินรถจ้างเหมา ห้างหุ้นส่วนจำกัด เอเซียคลีนนิ่ง เซอร์วิส ทำความสะอาดรถโดยสาร (ไม่รวมรถนอน) รถเสียบียง รถดีเซลรางที่สถานีกรุงเทพฯ จำนวนวันละประมาณ 420 คัน รถโดยสารนั่งและรถเสียบียงประมาณ 320 คัน รถดีเซลรางประมาณ 100 คัน ในอัตราค่าจ้างคันละ 19 บาท มีกำหนด 1 ปี (1 พ.ค.28-30 เม.ษ.29) มีผลทำให้การรถไฟฯ สามารถ



ลับเปลี่ยนหน้าที่และนำคนไปทำงานอื่นแทนได้คนการทำความสะดวกลดได้ 93 อัตรา นอก  
จากนี้สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเป็นเงินประมาณ 1,379,000 บาท และ  
ห้างฯยินดีจะช่วยค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับสถานที่เก็บเครื่องมือ เป็นเงินเดือนละ 10,000 บาท

ผลการดำเนินงาน ห้างฯสามารถทำความสะดวกได้ทันการใช้  
งาน รถโดยสารสะดวกอยู่ในเกณฑ์ใช้ได้โดยเฉพาะห้องน้ำ ห้องส้วมสะอาดดี ไม่มีกลิ่น  
เหม็น ประเมินผลสรุปได้ว่าความสะดวกทั่วไปของรถโดยสารดีกว่าเมื่อครั้งใช้คนของสถานี  
ท่า และอยู่ในขั้นที่ผู้ใช้บริการยอมรับสังเกตได้จากเกือบไม่มีการร้องเรียนเรื่องรถโดยสาร  
สกปรกทั้งทางจดหมายและสื่อมวลชน นอกจากนี้ตั้งแต่ห้างฯเริ่มดำเนินการมาจนถึงขณะนี้  
ยังไม่เคยทำอุปกรณารถและทรัพย์สินของการรถไฟฯ ขำรุดเสียหาย สูญหาย ไม่เคยถูกจับ  
และปฏิบัติผิดสัญญาว่าจ้างแต่อย่างใด เมื่อครบอายุสัญญาห้างฯขอต่อสัญญาอีก การรถไฟฯ  
อนุญาตให้ต่อสัญญาโดยไม่ต้องประกวดราคาใหม่ ทั้งนี้เนื่องจากถ้าเปิดเรียกประกวดราคา  
เชื่อว่าไม่มีเอกชนรายใดเสนอราคาค่ารับจ้างต่ำกว่าคันละ 19 บาท เพราะในปัจจุบันวัสดุ  
สิ่งของมีราคาสูงกว่าปีพ.ศ.2528 หากการรถไฟฯรับข้อเสนอของห้างฯนอกจากจะจ่ายค่าจ้าง  
ถูกกว่าอัตราเดิมแล้ว ยังจะได้ผู้รับเหมาที่มีประสบการณ์และความชำนาญงาน สะดวก  
ต่อการควบคุมตรวจสอบของเจ้าหน้าที่ เพราะเป็นผู้รับเหมารายเดียวกันกับผู้รับเหมาทำ  
ความสะดวกนั้นขานชาลาสถานีกรุงเทพฯ นอกจากนี้จากการติดตามผลการดำเนินงานที่ผ่าน  
มา สรุปได้ว่ารถโดยสารส่วนใหญ่มีความสะดวกเรียบร้อยอยู่ในเกณฑ์ใช้ได้ สะอาดกว่า  
เมื่อครั้งใช้คนการสถานีท่า นอกจากนี้การรถไฟฯ ยังสามารถลดค่าใช้จ่ายด้านการ  
ทำความสะดวกรถโดยสารลงได้เป็นจำนวนมาก จึงเห็นควรว่าจ้างเอกชนจัดทำความสะดวก  
รถโดยสารที่สถานีกรุงเทพฯ ต่อไป มีกำหนดเวลา 1 ปี ตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2529 -  
30 เมษายน 2530

การทำความสะดวกรถโดยสารและรถดีเซลราง ทางห้างฯจะ  
ต้องจัดหาเครื่องอุปกรณของใช้ น้ำยาทำความสะอาดเองทั้งสิ้น ส่วนน้ำใช้และกระแสไฟฟ้า  
สำหรับทำความสะอาด การรถไฟฯจะจัดหาให้โดยไม่คิดมูลค่า เมื่อหมดสัญญา การรถไฟฯ  
ได้ต่อสัญญาให้อีก 8 เดือน อัตราค่าจ้างเดิม ตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม พ.ศ.2530 -  
31 ธันวาคม พ.ศ.2530 การรถไฟฯสามารถลดค่าใช้จ่ายได้ประมาณปีละ 1,360,000  
บาท ในระหว่างดำเนินการห้างฯหุ้นส่วนจำกัด เอเชียคลินนิ่ง ได้มีหนังสือลงวันที่ 5 ตุลาคม  
พ.ศ.2530 และ วันที่ 28 ตุลาคม พ.ศ.2530 เพื่อขอรับจ้างทำความสะดวกรถโดยสาร  
ที่สถานีกรุงเทพฯ ต่อไปอีก โดยขอปรับปรุงอัตราค่าจ้างคันละ 19 บาทเป็นคันละ 22 บาท  
โดยให้เหตุผลว่าเพื่อแก้ปัญหาการขาดทุน เพราะต้องจ่ายค่าแรงและของใช้เพิ่มขึ้นทุกปี

การรถไฟฯ ได้ให้ฝ่ายการเดินรถต่อรองราคาการทำมาความสะอาดจากคันละ 22 บาทเป็นคันละ 21 บาท และเห็นว่าน่าจะเป็นราคาที่เหมาะสมกับภาวะเศรษฐกิจในปัจจุบัน เนื่องจากห้างฯ ได้ยื่นราคาค่าจ้างเท่าเดิม คือคันละ 19 บาทเป็นเวลา 3 ปีมาแล้ว (ตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม พ.ศ.2528) การขอปรับเป็นคันละ 21 บาท ครั้งนี้เท่ากับขอเพิ่มค่าจ้างอีกคันละ 2 บาท หรือประมาณ 10.52% การรถไฟฯอนุมัติให้ต่อสัญญาว่าจ้างให้ ห้างหุ้นส่วนจำกัด เชียงคินนิงเซอร์วิส เป็นผู้ว่าจ้างรายเดิมออกไปอีก 1 ปี ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2531-31 ธันวาคม พ.ศ.2531

จากการติดตามผลการจ้างงานภาคเอกชนทำหน้าที่รักษาความสะอาดที่สถานีเชียงใหม่ กรุงเทพฯ มีแนวโน้มเป็นผลดีแก่การรถไฟฯ โดยลดรายจ่ายลง และสามารถนำคนไปทำงานในด้านอื่นๆ แทนได้ การรถไฟฯจึงได้ประกวดราคาจ้างเหมาทำความสะอาดที่สถานีอื่น ๆ อีก เช่น สถานีพิษณุโลก คีลาอาสน์ อุบลราชธานี นครราชสีมา เป็นต้น จากการจ้างเอกชนทำความสะอาดรถโดยสารที่สถานีดังกล่าว ในปี พ.ศ.2528 (วันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ.2528 - 31 ตุลาคม พ.ศ.2529) การรถไฟฯประหยัดเงินค่าใช้จ่ายได้ประมาณ 1,406,160 บาท โดยมีรายละเอียดดังนี้(ตารางที่ 5.8) คือ

สถานีพิษณุโลก จำนวนรถ 54 คันต่อวัน เดิมจ่าย 38 บาท จ้าง 17 บาท ค่าจ้างลดลง 21 บาท ประหยัด 408,240 บาทต่อปี ผู้ดำเนินการคือ บริษัท นิเจนแอสโซซิเอทส์ จำกัด

สถานีคีลาอาสน์ จำนวนรถ 24 คันต่อวัน เดิมจ่าย 59 บาท จ้าง 17 บาท ค่าจ้างลดลง 42 บาท ประหยัด 362,880 บาทต่อปี ผู้ดำเนินการคือ บริษัท นิเจนแอสโซซิเอทส์ จำกัด

สถานีอุบลราชธานี จำนวนรถ 80 คันต่อวัน เดิมจ่าย 17 บาท จ้าง 14.95 บาท ค่าจ้างลดลง 2.05 บาท ประหยัด 59,040 บาทต่อปี ผู้ดำเนินการคือ ห้างหุ้นส่วนจำกัด เอเชียนนิงเซอร์วิส

สถานีนครราชสีมา จำนวนรถ 40 คันต่อวัน เดิมจ่าย 55 บาท จ้าง 15 บาท ค่าจ้างลดลง 40 บาท ประหยัด 576,000 บาทต่อปี ผู้ดำเนินการคือ นายสิทธิศักดิ์ ตันทวารวณะ



ตารางที่ 5.8 ค่าใช้จ่ายทำความสะอาดโดยสาธารณสถานี คล. พล. และอน.  
ปีงบประมาณพ.ศ. 2527

หน่วย: บาท

	สถานี	จำนวนคนการทำ	เงินเดือน,	ค่าจ้าง	ค่าของใช้	รวมค่าใช้จ่าย	จำนวนรถ	เฉลี่ยค่าใช้จ่าย
								ทำความสะอาด
								สวัสดิการเดือนละ
								เดือนละ
								คันละ
คล.	8	คัน	41,620	1,060	42,680	720	คัน	59.28
พล.	12	คัน	58,419	3,180	61,599	1,620	คัน	38.02
อน.	8	คัน	37,303	3,515	40,818	2,400	คัน	17.00

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

ผลการดำเนินงานที่แล้วมาที่สถานีพิษณุโลก ศิลาสานและอุบลราชธานี ทำความสะอาดโดยสารได้สะอาดเรียบร้อยกว่าเมื่อครั้งใช้คนการสถานีทำ ผลงานทั่วไปอยู่ในเกณฑ์ดี ไม่มีการปฏิบัติผิดสัญญาจ้าง และไม่เคยทำอุปกรณ์ส่วนประกอบของรถโดยสารตลอดจนทรัพย์สินของการรถไฟฯ เสียหาย สูญหาย นอกจากนี้ยังมีเครื่องมือในการทำ ความสะอาดครบถ้วนเหมาะสมกับสภาพงาน การรถไฟฯ จึงต่ออายุสัญญาให้รายละเอียด 1 ปี ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ. 2529-31 ตุลาคม พ.ศ. 2530 และเนื่องจากจะหมดสัญญา วันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2530 ผู้รับเหมาได้มีหนังสือแสดงความจำนงจะรับจ้างทำงานต่อไปอีก โดยคิดค่าจ้างในอัตราตามสัญญาจ้างฉบับเดิม การรถไฟฯ พิจารณาแล้วเห็นว่า การต่อสัญญาจ้างให้ผู้รับเหมาเดิมมีผลดีต่อการรถไฟฯ อย่างน้อย 3 ประการ คือ

1. จะเสียค่าใช้จ่ายในการทำ ความสะอาดโดยสารที่สถานี คล. พล. และอน. ในอัตราที่ต่ำกว่าปีพ.ศ. 2528
2. ได้ผู้รับเหมาที่มีประสบการณ์และชำนาญงาน เคยทำงานได้ผลดีมาแล้ว
3. ผลจากข้อ 2. จะทำให้ระดับความสะอาดของรถโดยสาร ได้ตรงตามมาตรฐานเดิม และยังอาจปรับปรุงเพิ่มมาตรฐานให้สูงขึ้นได้โดยง่ายอีกด้วย



จึงเห็นควรว่าจ้างผู้รับเหมารายเดิมทำงานต่อไปอีก ในอัตราค่าจ้างคงเดิมและเงื่อนไขสัญญาเดิม และเพื่อเป็นการจูงใจให้ผู้รับเหมาตกลงลงทุน จัดหาอุปกรณ์และเครื่องมือในการทำความสะอาดรถโดยสารที่มีประสิทธิภาพมาใช้งานมากขึ้น สมควรว่าจ้างมีกำหนด 2 ปี (วันที่ 1 พฤษภาคม พ.ศ.2530 - 31 ตุลาคม พ.ศ.2532) ซึ่งจะเป็นเงินค่าจ้าง ดังนี้

สถานีพิษณุโลก มีรถโดยสารที่จะต้องทำความสะอาดประมาณ 60 คันต่อวัน ค่าจ้างทำคันละ 17 บาทต่อวัน หรือประมาณ 372,300 บาทต่อปี ค่าจ้าง 2 ปี เป็นเงินประมาณ 744,600 บาท

สถานีคิลาอาสน์ มีรถโดยสารที่จะต้องทำความสะอาดประมาณ 30 คันต่อวัน ค่าจ้างทำคันละ 17 บาทต่อวันหรือประมาณ 186,150 บาทต่อปี ค่าจ้าง 2 ปี เป็นเงินประมาณ 372,300 บาท

สถานีอุบลราชธานี มีรถโดยสารที่จะต้องทำความสะอาดประมาณ 85 คันต่อวัน ค่าจ้างทำคันละ 14.95 บาทต่อวันหรือประมาณ 463,824 บาทต่อปี ค่าจ้าง 2 ปี เป็นเงินประมาณ 927,648 บาท

สำหรับสถานีนครราชสีมา ผลงานไม่ดีเท่าที่ควรเนื่องจากขาดประสบการณ์ และมีเครื่องมือเครื่องใช้ไม่เพียงพอกับปริมาณงาน แม้ในระยะหลัง ๆ ก็ยังไม่ดีขึ้นแต่อย่างใด เมื่อสัญญาจ้างหมดอายุแล้ว การรถไฟฯเปิดประกวดราคาใหม่ปรากฏว่า บริษัทไฟว์สตาร์ เน็ทเวอร์ค จำกัด เป็นผู้เสนอราคาต่ำสุด โดยเสนออัตราค่าจ้างคันละ 14 บาทต่อวัน จำนวนรถมีประมาณวันละ 33 คัน สัญญามีอายุ 1 ปี ตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2530 - 31 มกราคม พ.ศ.2531 จากการติดตามการปฏิบัติงานของผู้รับจ้างที่สถานีนครราชสีมา ตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2530 จนถึงขณะนี้ปรากฏว่าบริษัทจัดทำทำความสะอาดได้เรียบร้อย ความสะอาดอยู่ในระดับดีตลอดมา ไม่เคยทำอุปกรณ์ส่วนประกอบของรถโดยสารหรือทรัพย์สินของการรถไฟฯ ชำรุด เสียหาย สูญหาย นอกจากนี้บริษัทมีเครื่องมือของใช้ในการทำความสะอาดครบถ้วน และเนื่องจากสัญญาจ้างเหมาทำความสะอาดรถโดยสารที่สถานีรล. จะหมดอายุในวันที่ 31 มกราคม พ.ศ.2531 และบริษัทได้มีหนังสือแสดงความจำนงจะรับจ้างทำงานนี้ต่อไปอีก โดยคิดค่ารับจ้างในอัตราคันละ 14 บาทต่อวัน การรถไฟฯ พิจารณาแล้วเห็นว่า การต่อสัญญาจ้างให้ผู้รับจ้างรายเดิม มีผลดีต่อการรถไฟฯ ดังนี้ คือ

1. จะเสียค่าใช้จ่ายในการทำความสะอาดโดยสารที่สถานีรล. ในอัตราต่ำเท่าเดิม คือ คันละ 14 บาทต่อวัน หรือประมาณ 168,630 บาทต่อปี
2. จะได้ผู้รับจ้างที่มีประสบการณ์และชำนาญงานเคยทำงานได้ผลดีมาแล้ว
3. ผลจากข้อ 2. จะทำให้ระดับความสะอาดของรถโดยสารได้ตรงตามมาตรฐานเดิมและยังอาจปรับปรุงเพิ่มมาตรฐานให้สูงขึ้น ได้โดยง่าย อีกด้วย

การรถไฟฯ เห็นสมควรว่าจ้าง บริษัททำความสะอาดที่สถานี รล. ในอัตราค่าจ้างคันละ 14 บาท ต่อไปอีก 1 ปี ตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2531-31 มกราคม พ.ศ.2532

จากการติดตามภาคเอกชนทำหน้าที่รักษาความสะอาดที่สถานีต่าง ๆ มีผลดีแก่การรถไฟฯคือ สามารถลดรายจ่ายลงได้ ประสิทธิภาพการทำงานดีขึ้น และสามารถสับเปลี่ยนหน้าที่โดยนำคนไปทำงานอื่น ๆ แทนได้ จึงได้ประกาศประกวดราคาจ้างเหมาทำความสะอาดที่สถานีอื่น ๆ อีกเช่น อุบลราชธานี ยะลา หนองคาย หาดใหญ่ เป็นต้น

## 2. การทำความสะอาดหนัก ยกตัวอย่างกรณีศึกษาที่สถานีกรุงเทพฯ

จากการติดตามผลการจ้างนายถนอม โททศ ทำหน้าที่เกี่ยวกับการทำความสะอาดรถโดยสารที่สถานีเชียงใหม่ มีแนวโน้มเป็นผลดีแก่การรถไฟฯ โดยลดรายจ่ายลงได้ จึงได้ประกาศประกวดราคาจ้างเหมาเอกชนทำหน้าที่เกี่ยวกับการทำความสะอาดหนัก และพื้นที่ชานชาลาบริเวณสถานีกรุงเทพฯ ปรากฏว่าผู้ที่ได้รับการเสนอให้รับหน้าที่ทำความสะอาดหนักรถโดยสารและพื้นที่ชานชาลาบริเวณสถานี ได้แก่ ห้างหุ้นส่วนจำกัด เอเชียคลีนนิ่ง เซอร์วิส การจัดทำทำความสะอาดประกอบด้วย 2 ส่วนด้วยกัน คือ

1. การทำความสะอาดหนักรถโดยสาร มีวิธีการทำความสะอาด 2 วิธีด้วยกัน คือ

1.1 การทำความสะอาดหนักด้วยวิธีธรรมดา หมายถึง การขัดล้าง เช็ดถูอุปกรณ์ ส่วนประกอบของรถให้สะอาดหมดจดแล้วเช็ดให้แห้ง

1.2 การทำความสะอาดด้วยวิธีเคลือบเงา เมื่อได้ดำเนินการตามข้อ 1 เสร็จแล้วจะเคลือบพื้นรถและเบาะที่นั่ง/นอน พนักงานท้าวแขนด้วยน้ำยาเคลือบเงา

การทำความสะอาดหนักรถโดยสารดังกล่าว ประกอบด้วยรถโดยสารทุกชนิดของแขวงกรุงเทพฯ ที่ใช้การได้มีจำนวน 1,030 คัน โดยแยกออกเป็น

1. รถโดยสารชั้นดี ได้แก่ รถนอนและรถปรับอากาศทุกชนิด รถบขพ. บขท. บกข. บขส. มีจำนวน 318 คัน จะต้องจัดทำทำความสะอาดด้วยวิธีเคลือบเงาคันละทุกๆ เดือน มีรถทำความสะอาดเฉลี่ยวันละ 11 คัน

2. รถโดยสารนอกเหนือจากข้อ 1 มีจำนวน 712 คัน หมุนเวียนให้ผู้รับเหมาทำความสะอาดหนักรถด้วยวิธีธรรมดาคันละ ทุกๆ 2 เดือน มีรถทำความสะอาดเฉลี่ยวันละ 12 คัน (ยกเว้นช่วงฤดูกาลโดยสารทำทุกๆ เดือน)

2. พื้นที่บริเวณสถานีกรุงเทพฯ มีบริเวณที่ต้องรับผิดชอบทำความสะอาดดังนี้

2.1 พื้นและฟุตปาธบริเวณหน้าสถานีตั้งแต่มุมอาคารด้านข้างที่ทำการไปรษณีย์ หัวลำโพง ผ่านหน้าสถานี จนถึงป้ายรถประจำทางสาย 53,55 หลังแผนกโฆษณาและพื้นที่ในแถวรั้วเหล็ก

2.2 พื้นห้องโถงสถานีตลอดถึงบันไดทางขึ้น-ลงหน้าสถานีและฟาผนังเริ่มจากระดับพื้นขึ้นไปจนแนวระดับขอบชายคาหลังคาโค้งทั้ง 3 ด้าน

2.3 พื้นที่บริเวณที่รับชั่งสิ่งสัมภาระ รวมทั้งฟุตปาธด้านหลังที่ทำการไปรษณีย์หัวลำโพง เพดานหลังคาคลุมรวมทั้ง เสาหลังคาและพื้นฟุตปาธนอกแถวรั้วเหล็กติดชานชาลาที่ 7 จนถึงแนวรั้วที่ทำการพนักงานตรวจรถ

2.4 พื้นหัวชานชาลาและพื้นตัวชานชาลาที่ 1 ถึง 7 รวมทั้งเพดานหลังคาคลุมชานชาลา เสา หลังคา และฟาผนังอาคารราชธานีเดิมด้านติดกับชานชาลา

2.5 พื้นในรางจอดรถเทียบขบวนรถทั้ง 11 รางตลอดแนวชานชาลา

2.6 ม้านั่งพักของผู้โดยสาร (ไม้และหินขัด) ถึงชยะ ที่ดับกันบุหรือตู้โทรคั่นที่สาธารณะ และที่แขวนหรือติดประกาศต่างๆ ของการรถไฟฯ ในบริเวณพื้นที่รับผิดชอบ

การทำความสะอาดพื้นชานชาลาและบริเวณสถานีกรุงเทพฯ มีพื้นที่ประมาณ 40,300 ตารางเมตร จัดทำทุกวัน เริ่มตั้งแต่เวลา 04.30 น. จนถึงเวลาที่รถโดยสารขบวนสุดท้ายออกจากสถานีกรุงเทพฯ



## การเปรียบเทียบผลการดำเนินงานระหว่างการรถไฟฟ้ากับเอกชน

### กรณีการรถไฟฟ้าดำเนินการเอง มีรายละเอียดดังนี้

1. การทำความสะอาดหน้กรถโดยสาร รถโดยสารทุกชนิดของแขวงกรุงเทพฯ ที่ใช้การได้มี 1,030 คัน เป็นรถชนิดดี (รถนอน รถปรับอากาศ ฯลฯ) 318 คัน หมุนเวียนเข้าทำความสะอาดหน้ด้วยวิธีเคลือบเงาทุก 1 เดือนเฉลี่ยวันละ 11 คัน จำนวนที่เหลืออีก 712 คัน หมุนเวียนเข้าทำความสะอาดหน้กวีธีธรรมดาทุก 2 เดือน เฉลี่ยวันละ 12 คัน รวมแล้วการรถไฟฟ้ต้องทำความสะอาดหน้กรถโดยสารทุกชนิดที่สถานีกรุงเทพฯวันละ 23 คัน โดยมีค่าใช้จ่ายทั้งหมด เดือนละ 286,000 บาท

2. การทำความสะอาดพื้นชานชาลา และบริเวณสถานีกรุงเทพฯพื้นที่ประมาณ 40,300 ตารางเมตร จัดทำทุกวันเริ่มตั้งแต่ 04.30 น.จนถึงเวลาที่รถโดยสารขบวนสุดท้ายออกจากสถานีกรุงเทพฯ โดยมีค่าใช้จ่ายทั้งหมดเดือนละ 114,000 บาท

กรณีห้างหุ้นส่วนจำกัด เอเชียคลีนนิ่ง เซอร์วิส ดำเนินการได้เสนอราคาต่ำสุด โดยคิดค่าจ้างและอุปกรณ์การทำความสะอาดดังนี้

1. ทำความสะอาดหน้กรถโดยสารด้วยวิธีเคลือบเงาพื้นและเบาะนั่ง ค่าจ้างคันละ 320 บาท และทำความสะอาดหน้กรถโดยสารด้วยวิธีธรรมดา(ไม่เคลือบเงา) ค่าจ้างคันละ 240 บาท รวมทั้ง 2 ประเภททางห้างฯ เสนอค่าจ้างดำเนินการทำความสะอาดหน้กรถโดยสารเดือนละ 192,000 บาท

2. เสนอค่าจ้างทำความสะอาดพื้นชานชาลา และบริเวณสถานีกรุงเทพฯ เดือนละ 74,100 บาท

เปรียบเทียบระหว่างการรถไฟฟ้ และห้างหุ้นส่วนจำกัด เอเชียคลีนนิ่ง เซอร์วิส ดำเนินการ ปรากฏว่า ทางห้างฯเสนอค่าจ้างทำความสะอาดหน้ เดือนละ 192,000 บาท ขณะที่การรถไฟฟ้ทำความสะอาดเอง เสียค่าใช้จ่ายเดือนละ 286,000 บาท ทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายในการทำความสะอาดหน้กรถโดยสารได้เป็นเงินประมาณเดือนละ 94,000 บาท หรือปีละ 1,128,000 บาท และห้างฯเสนอค่าจ้างทำความสะอาดพื้นชานชาลา และบริเวณสถานีกรุงเทพฯ เดือนละ 74,000 บาท ขณะที่การรถไฟฟ้

ทำเองเสียค่าใช้จ่ายเดือนละ 114,000 บาท ทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายลงเดือนละ 39,900 บาท หรือปีละ 478,800 บาท

ประสิทธิผลการทำงาน การรถไฟฯ ได้ติดตามผลการดำเนินงานของห้างฯ ปรากฏว่า ในช่วงระยะแรก ๆ การทำความสะอาดหนักรถโดยสารยังมีข้อบกพร่องอยู่บ้าง เพราะเป็นงานใหม่ประกอบด้วยมีปัญหาด้านการหมุนเวียนรถโดยสารและรางวัลรถ แต่ห้างฯ ก็ได้พยายามปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้อง และร่วมมือกับทางสถานีแก้ปัญหายุ่งยากต่าง ๆ ด้วยดี ปัจจุบันผลงานอยู่ในเกณฑ์ดี รถโดยสารสะอาดเรียบร้อยดีกว่า เมื่อครั้งใช้คนของสถานีทำ สำหรับการทำความสะอาดพื้นชานชาลา ห้างฯ ได้ทำสะอาดเรียบร้อยมาก นอกจากนั้นตั้งแต่ห้างฯ เริ่มดำเนินงานมาจนถึงขณะนี้ ยังไม่เคยปฏิบัติผิดเงื่อนไขสัญญาจ้าง และไม่เคยทำอุปกรณ์รถตลอดจนทรัพย์สินของการรถไฟฯ ชำรุดเสียหายหรือสูญหายแต่อย่างใด

เมื่อสัญญาใกล้หมดอายุ ห้างฯ ได้มีหนังสือลงวันที่ 26 กันยายน พ.ศ. 2529 แจ้งว่าห้างฯ ประสงค์จะรับจ้างทำงานนี้ต่อไปอีกเป็นเวลา 1 ปี โดยคิดค่าจ้างในอัตราเดิม และจะจัดซื้ออุปกรณ์เครื่องมือมาใช้ทำความสะอาดเพิ่มขึ้นด้วย เมื่อการรถไฟฯ พิจารณาถึงผลได้-ผลเสียระหว่างการต่อสัญญาจ้างให้กับผู้รับเหมาเดิม กับการเปิดประกวดราคาใหม่ แล้วเห็นว่า การต่อสัญญาจ้างให้กับผู้รับเหมาเดิม การรถไฟฯ จะได้รับประโยชน์เห็นได้แน่ชัด คือ

1. ประหยัดค่าใช้จ่ายในการทำความสะอาดหนักรถโดยสาร ได้เป็นเงินประมาณ 1,128,000 บาท/ปี (เปรียบเทียบกับค่าใช้จ่ายที่การรถไฟฯ ทำเองในปี พ.ศ. 2528 เฉลี่ยคันละ 414.50 บาท หรือเป็นเงิน 3,432,000 บาท/ปี)
2. ประหยัดค่าใช้จ่ายในการทำความสะอาดพื้นชานชาลาและบริเวณสถานีกรุงเทพฯ ได้เป็นเงินประมาณ 478,800 บาท/ปี (เปรียบเทียบกับค่าใช้จ่ายที่การรถไฟฯ ทำเองในปี พ.ศ. 2528 เดือนละ 114,000 บาท หรือเป็นเงิน 1,368,000 บาท/ปี)
3. ได้ผู้รับเหมาที่มีประสบการณ์และชำนาญงานเคยทำงานได้ผลดีมาแล้ว
4. การควบคุมตรวจสอบงานทำได้สะดวก เพราะเป็นผู้รับเหมารายเดียวกับผู้รับเหมาทำความสะอาดเบารถโดยสารประจำวัน

จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้น การรถไฟฯ จึงต่ออายุสัญญาว่าจ้าง ห้างหุ้นส่วน จำกัด เอเชียคลีนนิ่ง เซอร์วิส เป็นผู้รับเหมาทำความสะอาดหนักรถโดยสารและทำความสะอาด พื้นชานชาลา และบริเวณสถานีกรุงเทพฯต่อไป มีกำหนด 1 ปี นับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2530-31 ธันวาคม พ.ศ.2530 ในอัตราค่าจ้างเท่าเดิม

เมื่อสัญญาใกล้หมดอายุลงอีกรอบหนึ่ง ห้างฯ ได้มีหนังสือลงวันที่ 5 ตุลาคม พ.ศ.2530 และ วันที่ 28 ตุลาคม พ.ศ.2530 ขอรับจ้างทำความสะอาดหนักรถโดยสาร และพื้นชานชาลาบริเวณสถานีต่อไป โดยคิดอัตรารับจ้างเท่าเดิม คือคันละ 320 บาท สำหรับวิธีใช้น้ำยาเคลือบเงาเบาที่นั่งและพื้นรถโดยสาร และคันละ 240 บาทสำหรับวิธี ธรรมดา(ไม่เคลือบเงา)

คณะกรรมการรถไฟ ได้มีมติในคราวประชุมครั้งที่ 7/2529 เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม พ.ศ.2529 ว่าเมื่อสัญญาจ้างทำความสะอาดหนักรถโดยสารที่สถานีกรุงเทพฯ ประจำปี พ.ศ. 2530 หมดอายุแล้ว ให้การรถไฟฯ จัดจ้างใหม่โดยวิธีประกวดราคาเพื่อให้ เกิดการแข่งขัน แต่จากการพิจารณาถึงผลได้ผลเสียของการรถไฟฯ ระหว่างการว่าจ้างผู้รับ เหมารายเดิมทำงานต่อไปกับการประกวดราคาใหม่ เห็นว่าการว่าจ้างผู้รับจ้างเดิมในอัตราค่าจ้างตามที่เสนอมาข้างต้นจะทำให้การรถไฟฯ ได้รับผลดีอย่างน้อย 5 ประการ คือ

1. ด้านผลงาน ในช่วงระยะแรกของการทำความสะอาดรถโดยสารยังมีข้อบกพร่องอยู่บ้างโดยเฉพาะรถดีเซลราง เพราะขบวนรถดีเซลรางส่วนใหญ่มีเวลาจอดที่ สถานีกรุงเทพฯ น้อย และมีปัญหารถติดตัว ทำให้หมุนเวียนเข้ารับทำความสะอาดได้ไม่ตรง ตามวาระ แต่ห้างฯ ได้พยายามแก้ไขข้อบกพร่องและปรับปรุงวิธีการทำงานตลอดจนร่วมมือกับ เจ้าหน้าที่ฝ่ายต่างๆ แก้ไขปัญหาและอุปสรรคตลอดมา ปัจจุบันนี้ผลงานของห้างฯ อยู่ในเกณฑ์ดี สภาพภายในรถโดยสาร สะอาดเรียบร้อยน่าพอใจ ดังจะเห็นได้จากมีเรื่องการ ร้องเรียนเกี่ยวกับรถโดยสารสกปรกหรือห้องส้วมของรถไม่สะอาด ลดน้อยลงมากจนเกือบจะ ไม่มีเลย สำหรับตัวรถโดยสารด้านนอก ห้างฯ ได้ขัดสนิมแล้วล้างคราบสกปรกบนหลังคารถ ฝาผนังรถ จนดูแลคล้ายของใหม่ ทั้งนี้ห้างฯ ไม่เคยทำอุปกรณ์ส่วนประกอบของรถโดยสารและ ทรัพย์สินของการรถไฟฯ เสียหาย สูญหาย หรือปฏิบัติผิดเงื่อนไขสัญญาจ้างแต่อย่างใด

2. ได้ผู้รับจ้างที่มีประสบการณ์และชำนาญงาน ได้ผลดีมาแล้วอันจะทำให้ระดับความสะอาดของรถโดยสารไม่แตกต่างกว่ามาตรฐานเดิม และยังสามารถปรับปรุงเพิ่ม มาตรฐานให้สูงขึ้นได้โดยง่ายอีกด้วย



3. ประหยัดค่าใช้จ่ายในการทำความสะอาดหนักรถโดยสาร ได้ ประมาณ 1,128,000 บาท/ปี(คิดค่าใช้จ่ายที่การรถไฟฟ้าทำเองคั่นละ 414.50 บาท)

4. สะดวกต่อการควบคุมตรวจสอบงาน และจะไม่เกิดปัญหาขัดแย้ง หรือโยนความบกพร่องระหว่างผู้รับจ้างทำความสะอาดรถโดยสารกับผู้รับจ้างทำความสะอาด พื้นชานชาลาสถานีกรุงเทพฯ และในย่านสถานีกรุงเทพฯ เพราะเป็นผู้รับจ้างรายเดียวกัน

5. ถ้าการรถไฟฟ้าตกลงว่าจ้างระยะยาว ครึ่งละเกินกว่า 1 ปีขึ้นไป ก็จะมีผลดีต่อการรถไฟฟ้ามากขึ้น กล่าวคือจะจูงใจให้ผู้รับจ้างกล้าลงทุนจัดหาเครื่องมือและ อุปกรณ์ทำความสะอาดชนิดที่มีประสิทธิภาพสูงมาใช้งานเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะมีผลทำให้รถโดยสารมีความสะอาดดียิ่งขึ้น

จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้น การรถไฟฟ้าจึงต่ออายุสัญญาให้แก่ ห้างหุ้นส่วน จำกัด เอเชียคลีนนิ่งเซอร์วิส เป็นผู้รับจ้างรายเดิมเป็นกรณีพิเศษต่อไปอีก มีกำหนดระยะเวลา 2 ปี เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2531-31 ธันวาคม พ.ศ.2532 เป็นจำนวนเงิน 4,672,000 บาท และจากการติดตามผลการจ้าง ห้างหุ้นส่วนจำกัด เอเชียคลีนนิ่งเซอร์วิส ปรากฏว่ามีแนวโน้มเป็นผลดีแก่การรถไฟฟ้า โดยลดรายจ่ายลงได้ จึงได้ประกาศประกวดราคาจ้างเหมาทำความสะอาดหนักรถโดยสาร และทำความสะอาดพื้นชานชาลาและสถานีอื่นๆ อีก เช่น สถานีหาดใหญ่ อุบลราชธานี เชียงใหม่ เป็นต้น

### 3. การรักษาความปลอดภัย

3.1 ประเภทของสินค้าหรือบริการ การที่จะพิจารณาว่าการรักษาความปลอดภัยเป็นสินค้าหรือบริการประเภทอะไรนั้น มีหลักเกณฑ์พิจารณาได้ 2 ประการด้วยกัน คือ

3.1.1 ลักษณะการกีดกันในการบริโภค การรักษาความปลอดภัยเป็นสินค้าหรือบริการที่สามารถใช้กลไกราคาหรือกลไกตลาด เป็นเครื่องมือในการกีดกันผู้อื่นที่จะเข้ามาใช้บริการนั้นได้ หากเขาไม่ยอมจ่ายเงินเป็นค่าตอบแทนการบริการ

3.1.2 ลักษณะการแข่งขันในการบริโภค การรักษาความปลอดภัยเป็นสินค้าหรือบริการที่มีลักษณะไม่มีการแข่งขันในการบริโภค นั่นคือสินค้าหรือบริการนั้นเมื่อถูกบริโภคหรือถูกใช้โดยคนหนึ่งคนใดแล้ว จะไม่เป็นผลทำให้ผู้อื่นไม่ได้ใช้สินค้าหรือบริการนั้น หรือไม่เป็นผลให้บุคคลอื่นได้รับความพอใจจากการบริโภคสินค้านั้นน้อยลง

จากการพิจารณาประเภทสินค้าหรือบริการดังกล่าวข้างต้น จะพบว่าการรักษาความปลอดภัยเป็นสินค้าหรือบริการที่สามารถกีดกันการบริโภคออกจากกันได้ และมีลักษณะไม่มีการแข่งขันในการบริโภค สินค้าหรือบริการชนิดนี้เป็นสินค้าที่เรียกว่า Toll goods สินค้าหรือบริการประเภทนี้ไม่ว่าภาครัฐหรือภาคเอกชนสามารถจัดผลิตได้ อย่างไรก็ตามวิธีการที่จะเลือกให้ใครเป็นผู้จัดผลิตนั้นก็ขึ้นอยู่กับว่าใครสามารถทำได้มากกว่ากัน

### 3.2 แนวทางการพิจารณาการแปรรูปของการรถไฟ

ความคิดริเริ่มในการดำเนินการ เมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ.2525 คณะกรรมการติดตามและประมวลผลการดำเนินงานของการรถไฟ ซึ่งมีรองปลัดคมนาคม (ฝ่ายบริหาร) เป็นประธานกรรมการได้ให้ข้อคิดเห็นว่าสมควรให้เอกชนเป็นผู้รับเหมาจัดคนมาทำหน้าที่ยาม เพื่อลดค่าใช้จ่ายด้านสวัสดิการลง โดยทดลองทำที่สถานีแม่น้ำก่อน ดังนั้นการรถไฟฯ จึงได้ติดต่อกับองค์การสหประชาชาติให้ดำเนินการ ถ้าองค์การสหประชาชาติไม่สามารถดำเนินการได้ จึงให้จ้างเหมาภาคเอกชนมาดำเนินการแทน แต่เมื่อองค์การสหประชาชาติได้ส่งเจ้าหน้าที่มาตรวจสอบพื้นที่ พิจารณาขอบเขตความรับผิดชอบของยามสถานีแม่น้ำแล้ว ปรากฏว่าทางองค์การสหประชาชาติไม่สามารถดำเนินการได้ เพราะทรัพย์สินที่ต้องรับผิดชอบอยู่ในลักษณะเคลื่อนที่ตลอดเวลา อีกทั้งการตรวจสอบสิ่งของกระทำได้ยาก จึงไม่ขอรับหน้าที่ยาม ดังนั้นการรถไฟฯจึงได้ประกาศประกวดราคาจ้างเหมายามรักษาความปลอดภัยที่สถานีแม่น้ำ ปรากฏว่าบริษัทที่ได้รับการเสนอให้รับหน้าที่รักษาความปลอดภัย คือ บริษัท เซนต์ แอนด์ ซีเคียวริตี้ เซอร์วิส จำกัด โดยบริษัทฯ เสนอราคาค่าจ้างดังนี้

ยามทำงาน 8 ชั่วโมง เดือนละ 2,500 บาท

" 10 " " 2,800 "

" 12 " " 3,000 "

ถ้าจัดยาม 2 ผลัด ต้องใช้ยาม 10 คน ค่าจ้างเดือนละ  $10 \times 3,000 = 30,000$  บาท หรือปีละ  $30,000 \times 12 = 360,000$  บาท

ถ้าจัดยาม 3 ผลัด ต้องใช้ยาม 15 คน ค่าจ้างเดือนละ  $15 \times 2,500 = 37,500$  บาท หรือปีละ  $37,500 \times 12 = 450,000$  บาท

หลักเกณฑ์การคัดเลือก ในการคัดเลือกยามจากบริษัทต่าง ๆ ที่เสนอมาได้วางหลักเกณฑ์ไว้ 3 ประการ คือ

1. ค่าจ้าง ขึ้นอยู่กับเวลาของการทำงาน 8 ชั่วโมง 10 ชั่วโมง และ 12 ชั่วโมง สำหรับยามของการรถไฟฯที่ทำอยู่กะละ 12 ชั่วโมง มียามกะละ 5 คน เพราะพื้นที่รับผิดชอบของสถานีแม่น้ำกว้างมากจะต้องมียามกะละ 5 คน เป็นอย่างน้อย เมื่อตรวจสอบจากบริษัทต่าง ๆ ที่เสนอตัวเข้ามา ปรากฏว่า บริษัท เซฟตี้ แอนด์ ซีเคียวริตี้ เซอร์วิส จำกัด เสนอราคาต่ำสุด สำหรับราคาค่าจ้างคงจะไม่ผิดไปจากราคานี้ไปมากนัก ถือได้ว่าเป็นราคาที่ยุติธรรม

2. ความชำนาญงานและประสบการณ์ที่ผ่านมามีบริษัท เซฟตี้ แอนด์ ซีเคียวริตี้ เซอร์วิส จำกัด เสนองานที่รับทำหน้าที่ยามกับบริษัทห้างร้านอื่น ๆ อยู่ในปัจจุบันนี้มากกว่า 20 แห่ง ซึ่งเป็นหลักประกันพอเชื่อถือได้

3. เงื่อนไขในการชดใช้ค่าเสียหาย บริษัทฯยินดีชดใช้ค่าเสียหายให้กับ การรถไฟฯ ตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงครั้งละไม่เกิน 50,000 บาท โดยจะให้บริษัท ประกันภัยเป็นผู้รับชดใช้ค่าเสียหายแทน โดยบริษัทจะเป็นผู้ส่งเบี้ยประกัน

3.3 ลักษณะของรูปแบบการแปรรูป เป็นลักษณะการแปรรูปแบบจ้างเหมา (Contracting out) เพราะเป็นวิธีการที่การรถไฟฯ ทำสัญญาว่าจ้างให้ บริษัท เซฟตี้ แอนด์ ซีเคียวริตี้ เซอร์วิส จำกัด รับเอากิจกรรมประเภทการรักษาความปลอดภัยไปดำเนินการแทน โดยบริษัท เซฟตี้ แอนด์ ซีเคียวริตี้ เซอร์วิส จำกัด จะนำปัจจัยหรือองค์ประกอบในการผลิตเข้ามาร่วมดำเนินการ (by factors) เช่น นำกำลังคน และ เครื่องมือ เครื่องใช้มาร่วมดำเนินการ

ประเภทของสัญญา สัญญามีระยะเวลากำหนด 1 ปี (ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2526-31 ธันวาคม พ.ศ.2526) เป็นไปในรูปของ Fixed-price contracts เพราะเป็นการทำสัญญาที่บริษัท เซฟตี้ แอนด์ ซีเคียวริตี้ เซอร์วิส จำกัด ตกลงจะให้บริการ ในระดับปริมาณและคุณภาพระดับหนึ่ง โดยได้รับค่าตอบแทนในการจัดให้บริการจำนวนหนึ่ง และบริษัทต้องรับผิดชอบต่อต้นทุนส่วนเกินที่เกิดขึ้น แต่ถ้าสามารถดำเนินการโดยประหยัดต้นทุน ได้บริษัทก็จะได้รับผลประโยชน์ไป



3.4 การเปรียบเทียบผลการดำเนินงานระหว่างการรถไฟฟ้ากับเอกชน ยกตัวอย่างการศึกษาที่สถานีแม่น้ำ และสถานีธนบุรี

### 1. สถานีแม่น้ำ

พื้นที่รับผิดชอบว่าจ้างรักษาความปลอดภัย แบ่งออกเป็น 6 เขต

- 1.1 พื้นที่เขตที่ 1 ตั้งแต่ประแจตัวแรกที่เข้าเขตย่านท่าเรือใหม่เลย เข้าไปในเขตท่าเรือจนถึงโกดัง
- 1.2 พื้นที่เขตที่ 2 ตั้งแต่หอสัญญาณสถานีแม่น้ำ ถึงกึ่งกลางถนนรถยนต์เข้าบริษัทเซลล์
- 1.3 พื้นที่เขตที่ 3 ต่อจากพื้นที่เขต 2 เข้าบริษัทเซลล์ บริษัทเอสโซ่ รางเก็บรถติดต่อกันที่เขต 4 จนถึงริมแม่น้ำเจ้าพระยา
- 1.4 พื้นที่เขตที่ 4 ต่อจากพื้นที่เขต 2 และ 3 บริเวณหน้าศาลเจ้า รางขนส่งสินค้าขึ้นลงจนถึงรางสูบน้ำร้อน บริษัทคาลเท็กซ์
- 1.5 พื้นที่เขตที่ 5 ต่อจากพื้นที่เขต 4 ไปทางหน้าวัดช่องลม จนถึงริมแม่น้ำเจ้าพระยา
- 1.6 พื้นที่เขตที่ 6 ต่อจากพื้นที่เขต 2 เข้าไปถึงสุดทางโรงกลั่นน้ำมันบางจากและเขตท่าเรือฯ เชื้อนด้านตะวันออก รางสินค้าผ่านแดน

รวมพื้นที่รักษาความปลอดภัย จำนวน 6 เขต แต่ละเขตต้องมีพนักงานรักษาความปลอดภัยดูแลรับผิดชอบตลอด 24 ชั่วโมง ทุกวันไม่เว้นวันหยุดราชการหรือวันหยุดตาม ประเพณีของการรถไฟฯ หรือบริษัทฯ และจัดให้ปฏิบัติงานเป็นผลัดๆ ละ อย่างน้อยมีจำนวน 6 คน โดยสลับเปลี่ยนให้ทุกคนได้มีวันหยุด ตามวิธีการของบริษัทฯ และเป็นไปตามกฎหมาย แรงงาน นอกจากนี้บริษัทต้องรับผิดชอบในการสูญหายหรือเสียหายอันเกิดแก่ทรัพย์สินและ อาคารรวมทั้งอุปกรณ์รถสินค้า รถโดยสารของการรถไฟฯ ซึ่งอยู่ในขอบเขตของสถานีตาม มูลค่าของทรัพย์สินที่เสียหายหรือถูกทำลายในราคาปัจจุบัน

กรณีการรถไฟฯดำเนินการเอง ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ของการรถไฟฯในการจ้าง ยามที่สถานีแม่น้ำในปี 2525 ซึ่งมีหัวหน้ายาม 1 อัตรา ยาม 9 อัตรา ปรากฏผลดังนี้

ค่าจ้างรวมปีละ	307,320 บาท
ค่าครองชีพ	43,000 "
ค่าเครื่องแบบ	220 "
ค่าเล่าเรียนบุตร	38,445 "
เงินสงเคราะห์บุตร	12,600 "
รวมค่าใช้จ่ายปีละ	401,585 "

กรณี บริษัท เซฟตี้ แอนด์ ซีเคียวริตี้ เซอร์วิส จำกัด ได้เสนอราคาต่ำสุดคือ 360,000 บาท โดยแยกรายละเอียดได้ดังนี้ ยามทำงาน 12 ชั่วโมง (ทำ 2 ผลัด) ใช้ ยาม 10 คน ค่าจ้างคนละ 3,000 บาท ค่าจ้างเดือนละ 30,000 บาทหรือปีละ 360,000 บาท

เปรียบเทียบระหว่างการรถไฟฟ้ากับบริษัทดำเนินการ ปรากฏว่าบริษัท เสนอ ราคาคือ 360,000 บาท น้อยกว่าค่าใช้จ่ายที่การรถไฟฟ้ดำเนินการเองปีละ 401,585-360,000 = 41,585 บาท เพราะฉะนั้นเมื่อการรถไฟฟ้พิจารณารายละเอียดดังกล่าวแล้วเห็นว่า การจ้างเอกชนทำหน้าที่ยามรักษาทรัพย์สินแทนยามของการรถไฟฟ้ จะ เป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายได้พอสมควร เพราะยามของการรถไฟฟ้จะมีอัตราเงินเดือนและ ค่าสวัสดิการต่างๆ สูงขึ้นเรื่อยๆ เมื่อสิ้นสุดสัญญาบริษัท เซฟตี้ แอนด์ ซีเคียวริตี้ เซอร์วิส จำกัดได้เสนอขอรับจ้างทำงานนี้ต่อไปอีก โดยคิดค่ารับจ้างในอัตราเท่าเดิม ปรากฏว่า การรถไฟฟ้ไม่ต่อสัญญาให้ ทั้งนี้ก็เพราะว่า

1. สัญญาเดิมที่ทำไว้กับบริษัท กำหนดยามรักษาความปลอดภัยไว้อย่างน้อย 5 ราย ทำให้ไม่มีคนยามติดไปกับรถบรรทุก เมื่อนำรถไปส่งมอบหรือรับมอบของกัน ระหว่างการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทยกับท่าเรือฯ เป็นเหตุให้คนร้ายโจรกรรมสินค้า และน้ำมันขณะลากจูงมายังย่านสถานีแม่น้ำ ประกอบกับปัจจุบันการรถไฟฟ้ ได้ประกาศเดิน รถขนส่งน้ำมันดิบจากบึงพระ - โรงกลั่นน้ำมันบางจาก วันละ 3 ขบวน ซึ่งเข้าและออกจากโรงกลั่นบางจากในเวลากลางวัน จึงจำเป็นต้องมียามดูแลรักษาความปลอดภัยเพิ่มขึ้น อีก 1 เขต

2. เป็นการปฏิบัติตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องการคุ้มครองแรงงานลงวันที่ 16 เมษายน 2515 ไม่สามารถที่จะลดพนักงานรักษาความปลอดภัยให้น้อยกว่า 18 นายได้ ส่วนบริษัทเซฟตี้ฯ ผู้รับจ้างดูแลรักษาความปลอดภัยเพียง 10 นาย และ ทำ 2 ผลัดๆละ 12 ชั่วโมง จึงทำให้ประสิทธิภาพการทำงานไม่ดีเท่าที่ควร

หลังจากนั้น การรถไฟฯ จึงได้ปรับปรุงสัญญาจ้างเหมารักษาความปลอดภัยที่สถานีแม่น้ำใหม่ โดยกำหนดเงื่อนไขให้มีคนยามรักษาความปลอดภัยอย่างน้อย 6 คน แล้วทำการประกวดราคา ปรากฏว่า บริษัทที่ได้รับการเสนอให้ทำหน้าที่รักษาความปลอดภัย คือ บริษัทคอสโมโพลิเตนเมนเทนเนนซ์ จำกัด โดยเสนออัตราค่าจ้างยามเดือนละ 52,200 บาท หรือปีละ 626,400 บาท ใช้ยามรักษาความปลอดภัย 18 คน คิดเป็นค่าจ้างคนละ 2,900 บาทต่อเดือน โดยสัญญามีระยะเวลา 2 ปี (ตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2527 - 31 มกราคม พ.ศ.2529) เมื่อสัญญาลิ้นสุดลงปรากฏว่า บริษัทคอสโมฯ ได้รับต่อสัญญาใหม่อีก 2 ปี ทั้งนี้โดยพิจารณาจากข้อเท็จจริง ตามที่การรถไฟฯ จ้างบริษัทคอสโมฯรักษาความปลอดภัยที่สถานีแม่น้ำในราคาค่าจ้างเดือนละ 52,200 บาท เมื่อเทียบกับค่าใช้จ่ายที่การรถไฟฯ ดำเนินการเองเป็นเงินเดือนละ 73,000 บาท (เป็นตัวเลขค่าใช้จ่ายของปี พ.ศ.2527)ประหยัดรายจ่ายลงได้เดือนละ 20,800 บาท หรือปีละ 249,600 บาท โดยเฉพาะอย่างยิ่งถ้าการรถไฟฯ ดำเนินการเองค่าใช้จ่ายเงินเดือน ค่าจ้าง และสวัสดิการต่างๆ จะต้องเพิ่มขึ้นทุกๆ ปี การให้เอกชนดำเนินการรักษาความปลอดภัย ราคาค่าจ้างจะไม่เปลี่ยนแปลงตลอดระยะเวลา 2 ปี ที่กำหนดไว้ในสัญญา และบริษัทคอสโมฯ ทำหน้าที่รักษาความปลอดภัยที่ย่านสถานีแม่น้ำ ตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2527 ตลอดมาด้วยความเรียบร้อย ประสิทธิภาพในการทำงานและผลงานอยู่ในขั้นที่น่าพอใจสามารถดูแลทรัพย์สินและผลประโยชน์ของการรถไฟฯ ไว้ได้ตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย

หลักเกณฑ์การพิจารณา จากสาเหตุดังกล่าวข้างต้นการรถไฟฯจึงพิจารณาจ้างบริษัท คอสโมฯ ทำหน้าที่รักษาความปลอดภัยที่สถานีแม่น้ำต่อไปอีก 2 ปี ตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2529-31 มกราคม พ.ศ.2531 ในราคาค่าจ้างคงเดิมคือ เดือนละ 52,200 บาท สาเหตุที่การรถไฟฯไม่ประกวดราคาใหม่ เพราะ

1. การจะประกวดราคาใหม่จะต้องสิ้นเปลืองค่าใช้จ่าย
2. ผลที่ได้รับไม่แน่นอนว่าจะได้ผู้เสนอราคาเท่าเดิมหรือต่ำกว่าเดิม หรืออาจจะได้ราคาต่ำกว่าก็ไม่แน่ใจว่า ประสิทธิภาพของงานจะได้เท่าเดิมหรือไม่ เพราะผู้มาใหม่จะต้องมาเริ่มศึกษางานใหม่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณย่านสถานีแม่น้ำมีปัญหามากในการดูแลรักษาความปลอดภัย หากผู้ดูแลรักษาไม่มีประสิทธิภาพเพียงพออาจทำให้เกิดผลเสียแก่การรถไฟฯได้ง่าย
3. การเปลี่ยนผู้ดำเนินงานบ่อย ก็ไม่เป็นผลดีต่อการรถไฟฯ ถ้าผู้ดำเนินการเดิมทำดีอยู่แล้ว โดยที่บริษัทเดิมได้ทำหน้าที่รักษาความปลอดภัยมาด้วยความเรียบร้อย อีกทั้งการรถไฟฯลดรายจ่ายลงได้เป็นจำนวนมากอยู่แล้ว





เมื่อหมดอายุสัญญา การรถไฟก็ได้ต่อสัญญาให้บริษัทอีก ทั้งนี้เพราะถ้ามีการประกาศเชิญชวนเสนอราคาใหม่ ทำให้สิ้นเปลืองเวลาและค่าใช้จ่าย ผลที่จะได้ไม่แน่ว่าจะได้ผู้เสนอราคาเท่าเดิมหรือต่ำกว่าเดิม เพราะผู้มาใหม่จะต้องมาศึกษางานใหม่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณสถานีแม่น้ำ มีปัญหามากในการดูแลรักษาความปลอดภัย หากผู้ทำหน้าที่ดูแลรักษาไม่มีประสิทธิภาพ เนื่องจากสภาพแวดล้อมเป็นแหล่งสลัมใหญ่ มีการลักลอบขโมยน้ำมันจากรถบรรทุกน้ำมันและอุปกรณ์รถอยู่เสมอ อีกประการหนึ่งการเปลี่ยนผู้ดำเนินงานรับจ้างบ่อก็ไม่เป็นผลดีต่อการรถไฟ หากผู้ดำเนินการเดิมทำดีอยู่แล้วในราคาค่าจ้างเดือนละ 52,200 บาท เป็นราคาค่าจ้างตั้งแต่บริษัทเริ่มดำเนินการในการรับจ้างจากการรถไฟ เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2527 ต่อมาได้มีการเปลี่ยนแปลงค่าจ้างแรงงานขึ้นในกรุงเทพฯ ตามกฎหมายแรงงาน 2 ครั้ง จากวันละ 66 บาท เป็น 70 บาทและ 73 บาทตามลำดับ ฝ่ายการเดินรถพิจารณาแล้วเห็นว่าการต่อสัญญาจ้างไปอีก 2 ปี ในราคาค่าจ้างคงเดิมเป็นผลดีต่อการรถไฟ จึงเห็นควรต่อสัญญาจ้าง บริษัทคอสโมฯ รักษาความปลอดภัยที่สถานีแม่น้ำต่อไปอีก มีกำหนดเวลา 2 ปี ตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2531 - 31 มกราคม พ.ศ.2533 ในราคาค่าจ้างเดิมเดือนละ 52,200 บาท

## 2. สถานีธนบุรี

พื้นที่รับผิดชอบว่าจ้างรักษาความปลอดภัย แบ่งออกเป็น 5 เขต

2.1 พื้นที่เขตที่ 1 ด้านเหนือสุดแนวอาคารสถานีตรงไปจดแม่น้ำเจ้าพระยาติดกับพื้นที่เขต 3

ด้านใต้จรดรั้วของการรถไฟไม่รวมกองกำกับการตำรวจรถไฟ

ด้านตะวันออก จดแม่น้ำเจ้าพระยา

ด้านตะวันตก จดแนวกอน้ำประปาซานชาลา 1 และ 2

2.2 พื้นที่เขตที่ 2 ด้านเหนือ จดแนวทาง 8 ยาวตลอดไปจนถึงแนวสะพานอรุณอมรินทร์

ด้านใต้จดแนวรั้วก่ออิฐสถานีไปจดเขตที่ดินวัดอมรินทราราม

ด้านตะวันออก จดแนวกอน้ำประปาบนซานชาลา 1 และ 2 ติดกับพื้นที่เขต 1

ด้านตะวันตก จดแนวรั้วก่ออิฐ เขตที่ดินวัดอมรินทราราม และโบสถ์น้อย

- 2.3 พื้นที่เขตที่ 3 ด้านเหนือจดคลองบางกอกน้อยไม่รวมโกดังข้าว  
ด้านใต้ติดแนวพื้นที่เขต 1 และเขต 2  
ด้านตะวันออก จดแม่น้ำเจ้าพระยา  
ด้านตะวันตก ติดแนวสะพานอรุณอมรินทร์ จากโบสถ์น้อย  
ถึงคลองบางกอกน้อย
- 2.4 พื้นที่เขตที่ 4 ด้านเหนือ แนวทางลงพื้น ทางลับเปลี่ยนไม่  
รวมทางฝ่ายการช่างกล  
ด้านใต้ ตลอดแนวทาง 6  
ด้านตะวันออกต่อจากพื้นที่เขต 3 และแนวรั้วก่ออิฐโบสถ์น้อย  
ด้านตะวันตก แนวคลองวังทอง
- 2.5 พื้นที่เขตที่ 5 ด้านเหนือ ติดพื้นที่เขต 4 ตามแนวทาง 6  
ด้านใต้ จดแนวถนนนิคมรถไฟ ไม่รวมโกดังปูนซีเมนต์  
และที่ทำการพนักงานสถานี  
ด้านตะวันออก จดเขตที่ดินวัดอมรินทราราม ไม่รวมพื้นที่  
จอดรถใต้สะพาน  
ด้านตะวันตก ติดแนวคลองวังทอง ไม่รวมบ้านพนักงาน  
รถไฟ

รวมพื้นที่รักษาความปลอดภัยจำนวน 5 เขต แต่ละเขตผู้รับจ้างจะต้องจัด  
พนักงานรักษาความปลอดภัยดูแลรับผิดชอบ 24 ชม. โดยแบ่งเป็น 3 ผลัด ผลัดละ 8  
ชม. แต่ละผลัดไม่ให้คนเวรทำงานซ้ำกัน นอกจากนี้ผู้รับจ้างจะต้องรับผิดชอบในการสูญหาย  
หรือความเสียหายใด ๆ อันเกิดแก่ทรัพย์สินและอาคารรวมทั้งอุปกรณ์รถสินค้า รถโดยสารของ  
การรถไฟฯ และหรือสินค้าหรือทรัพย์สินของบุคคลอื่นที่อยู่ในความครอบครองหรือความรับ  
ผิดชอบของการรถไฟฯ ตามมูลค่าของทรัพย์สินที่เสียหายหรือสูญหายหรือถูกทำลายในราคา  
ปัจจุบัน

ขณะที่ทำสัญญาว่าจ้างบริษัท เซนต์ แอนด์ ซีเคียวริตี้ เซอร์วิส จำกัด รักษาความ  
ปลอดภัยที่สถานีแม่น้ำ การรถไฟฯ ก็ได้ประกาศราคาจ้างเหมาบริการรักษาความปลอดภัยที่สถานี  
ธนบุรีและที่ทำการรับส่งสินค้าสถานีธนบุรี ตามประกาศลงวันที่ 18 พ.ย. 2526 เปิด  
ของประกาศวันที่ 15 ธ.ค. 2526 ปรากฏว่ามีผู้ยื่นราคาเพียงรายเดียวและปฏิบัติไม่ถูก  
ต้องตามเงื่อนไขของเอกสารหลักฐานต่างๆ ซึ่งไม่อาจรับพิจารณา และได้ขอการประกาศ

ประกวดราคาครั้งใหม่ไว้ก่อน เพื่อผลการจ้างเหมารักษาความปลอดภัยที่สถานีแม่น้ำว่า  
จะเป็นผลดีแก่การรถไฟฯ ในเรื่องลดรายจ่ายลงเพียงใด

จากการติดตามผลการจ้างบริษัท คอสโมโพลิแตน เมนเทนแนนซ์ จำกัด ทำหน้าที่  
ยามรักษาความปลอดภัยที่สถานีแม่น้ำ มีแนวโน้มว่าเป็นผลดีแก่การรถไฟฯ ลดรายจ่ายลง  
ได้ จึงได้ประกาศประกวดราคาจ้างเหมายามรักษาความปลอดภัยที่สถานีและ ทรล.ธนบุรี  
ใหม่ เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม พ.ศ.2527 กำหนดรับซองวันที่ 29 สิงหาคม พ.ศ.2527  
และเปิดซองวันเดียวกัน ปรากฏว่ามีผู้เสนอโครงการ 5 ราย ไม่ถูกต้องตามเงื่อนไข 2  
ราย และรับไว้พิจารณา 3 ราย คือ

1. บริษัท เอส ที ซีเคียวริตี้ เซอร์วิส จำกัด เสนอค่าจ้างเดือนละ  
41,000 บาท
2. บริษัท คอสโมโพลิแตนเมนเทนแนนซ์ จำกัด เสนอค่าจ้างเดือนละ  
52,200 บาท
3. บริษัท ยูนิคแคร์ จำกัด เสนอค่าจ้างเดือนละ 72,200 บาท

ทั้งสามบริษัทเสนอแผนการดำเนินงานตามเงื่อนไขในการประกวดราคา ของ  
ฝ่ายการเดินรถ กล่าวคือ เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานทั้งหมด 18 คน แบ่งเป็น 3 ผลัด ผลัดละ 6  
คน

กรณีการรถไฟฯดำเนินการเอง มีรายละเอียดในเรื่องค่าใช้จ่าย ดังนี้ คือ

ปีงบประมาณ พ.ศ.2526 มีหัวหน้ายาม 3 คน ยาม 18 คน รวม 21 คน  
ค่าใช้จ่ายประกอบด้วย เงินเดือน ค่าจ้าง ผลตอบแทนต่างๆ ค่าสวัสดิการเป็นเงินรวม  
ทั้งสิ้นปีละ 920,444.69 บาท เฉลี่ยเดือนละ 76,703.72 บาท

ปีงบประมาณ พ.ศ.2527 มีหัวหน้ายาม 2 คน ยาม 19 คน รวม 21 คน  
ค่าใช้จ่ายประกอบด้วย เงินเดือน ค่าจ้าง ผลตอบแทนต่างๆ ค่าสวัสดิการเป็นเงินรวม  
ทั้งสิ้นปีละ 979,728 บาท (คิดค่าใช้จ่ายเฉลี่ยล่วงหน้าถึงสิ้นเดือนกันยายน 2527) เฉลี่ย  
ประมาณเดือนละ 81,644 บาท



ปีงบประมาณ พ.ศ.2528 ได้ประมาณค่าใช้จ่าย โดยใช้อัตราเพิ่ม 6.4% (คิดจากอัตราเพิ่มระหว่างปีพ.ศ.2526-พ.ศ.2527) จากค่าใช้จ่ายปี พ.ศ.2527 จะเป็นเงินประมาณปีละ 1,042,430.59 บาท หรือเดือนละ 86,869.21 บาท และถ้าคิดตามหลักเกณฑ์ของฝ่ายการบัญชี โดยใช้อัตราการเพิ่ม 20% จากค่าใช้จ่ายปี พ.ศ.2527 จะเป็นเงินประมาณปีละ 1,175,673.60 บาท หรือเดือนละ 97,972.80 บาท

การพิจารณาคัดเลือกกว่าบริษัทใดควรที่จะได้เป็นผู้ดำเนินการ เมื่อเปรียบเทียบกับกรณีที่มีการรถไฟฯดำเนินการเอง ดังนี้

1. บริษัท เอส ที ซีเคียวริตี้ เซอร์วิส จำกัด เสนอค่าจ้างเดือนละ 41,000 บาท เปรียบเทียบกับค่ายามที่การรถไฟฯ ดำเนินการเองเมื่อปีพ.ศ.2527 มีค่าใช้จ่ายประมาณเดือนละ 81,644 บาท จะลดค่าใช้จ่ายลงได้ประมาณเดือนละ 40,644 บาท หรือปีละ 487,728 บาท เรื่องที่การรถไฟฯเป็นห่วงก็คือเรื่องการดำเนินงานของบริษัทว่าจะดำเนินการต่อไปได้ตลอดหรือไม่ เมื่อคำนวณค่าจ้างที่บริษัทฯเสนอเห็นว่าค่อนข้างต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับค่าใช้จ่ายของบริษัท กล่าวคือ ค่าจ้างดังกล่าวเมื่อหักภาษี ณ ที่จ่าย ได้แก่ ภาษีการค้า 3% ภาษีเงินได้ 1% ภาษีเทศบาลอีก 10% ของภาษีการค้า รวมเป็นภาษีที่ต้องหักจากเงินค่าจ้างรวมเท่ากับ 4.3% คิดเป็นเงิน 1,763 บาท บริษัทฯ จะเหลือเงินสุทธิเป็นค่าจ้างเดือนละ 39,237 บาท (41,000 - 1,763) และเมื่อประมาณค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ ตามอัตราค่าจ้างขั้นต่ำ ค่ายามคิดตามค่าแรงขั้นต่ำคนละ 66 บาทต่อวัน เป็นเงินเดือนละ 1,980 บาท จำนวนยาม 18 คน คิดเป็นเงินเดือนละ 35,640 บาท บริษัทฯจะเหลือเงินรายได้เดือนละ 3,597 บาท (39,237-35,640) ซึ่งเป็นจำนวนเงินที่ยังไม่ได้คิดหักค่าจ้างคนแทนในวันหยุด ค่าหัวหน้าตรวจสอบการทำงานของยาม ค่าสำนักงาน ค่าสำรองชุดใช้ค่าเสียหาย และค่าอื่นๆ

2. บริษัท คอสโมโพลิแตน เมนเทนแนนซ์ จำกัด เสนอค่าจ้างเดือนละ 52,200 บาท (เท่ากับราคาค่าจ้างที่บริษัทนี้รับจ้างการรถไฟฯ อยู่ที่สถานีแม่น้ำในปัจจุบัน) ผลงานที่บริษัทนี้รับจ้างการรถไฟฯอยู่ที่สถานีแม่น้ำ ในขณะนี้เป็นที่น่าพอใจ แต่ราคาค่าจ้างที่เสนอสูงกว่าลำดับที่ 1 เป็นเงินเดือนละ 11,200 บาท

3. บริษัท ยูนิค แคร่ จำกัด เสนอค่าจ้างเดือนละ 72,200 บาท สูงเกินไป ไม่ควรรับการพิจารณา

การรถไฟฯ ได้ให้คณะกรรมการฯ ไปตรวจสอบสำนักงานเพื่อดูฐานะความมั่นคงของบริษัทตามข้อ 1 และ 2 ปรากฏว่ามีฐานะทัดเทียมกัน ดังนั้นการรถไฟฯ มีมติให้บริษัท เอส ที ซีเคียวริตี้ เซอร์วิส จำกัด ดำเนินการได้แต่ถ้าไม่สามารถดำเนินการไปได้ตลอด ก็ให้จ้างบริษัท คอสโมโพลิแทน เมนเทนแนนซ์ จำกัด ดำเนินการต่อไป

บริษัท เอส ที ซีเคียวริตี้ เซอร์วิส จำกัด ดำเนินการมีอายุสัญญา 2 ปี (วันที่ 16 ตุลาคม พ.ศ. 2527-15 ตุลาคม พ.ศ. 2529) เมื่อครบสัญญาบริษัทฯ ขอต่อสัญญาอีก 2 ปี ยืนยันค่าจ้างคงเดิม เดือนละ 41,000 บาท การรถไฟฯ ต่อสัญญาให้อีก 1 ปี ตั้งแต่วันที่ 16 ตุลาคม พ.ศ. 2529-15 ตุลาคม พ.ศ. 2530 และเมื่อครบสัญญาอีกรอบหนึ่งทางบริษัทฯ ได้มีหนังสือขอต่ออายุสัญญาออกไปอีก มีกำหนดระยะเวลา 2 ปี (วันที่ 16 ตุลาคม 2530-15 ตุลาคม พ.ศ. 2532) การรถไฟฯ ได้ต่อสัญญาให้ทั้งนี้ก็เพราะว่า บริษัทฯ ได้ทำหน้าที่รักษาความปลอดภัยที่สถานีธนบุรี เป็นระยะเวลา 3 ปี ด้วยความเรียบร้อยตลอดมา สามารถดูแลทรัพย์สินของการรถไฟฯ ด้วยดีตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย ไม่เคยทำความเสียหายให้แก่ทรัพย์สินของการรถไฟฯ เคยตรวจพบความบกพร่องเล็กน้อย ของพนักงานของบริษัทฯ ก็ได้กล่าวตักเตือนแล้ว หลังจากนั้นบริษัทก็ได้ปฏิบัติงานเป็นผลดีเรียบร้อย และสามารถลดรายจ่ายลงได้มาก เนื่องจากตามที่บริษัทขอต่อสัญญาในราคาค่าจ้างคงเดิม นอกจากนี้การรถไฟฯ ได้ประโยชน์โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่สถานีธนบุรี มีปัญหามากในการปฏิบัติงานดูแลรักษาความปลอดภัยเนื่องจากความพลุกพล่านในการติดตลาด หากดูแลไม่มีประสิทธิภาพและเข้าใจสภาพงานดีพอ อาจทำให้เกิดการเสียหายแก่การรถไฟฯ ได้ง่าย การเปลี่ยนผู้ดำเนินงานบ่อยก็ไม่เป็นผลดีต่อการรถไฟฯ ถ้าผู้ดำเนินการเดิมทำดีอยู่แล้ว การที่ประกาศเชิญชวนเสนอราคาใหม่ ผลที่ได้รับไม่แน่นอนว่าจะได้ผู้เสนอราคาเดิมหรือต่ำกว่าเดิม เพราะค่าแรงงานขั้นต่ำได้มีการปรับสูงขึ้นถึง 2 ครั้ง ประการสำคัญไม่แน่ว่าหากได้ผู้ดำเนินการใหม่ ประสิทธิภาพของงานจะได้เท่าเดิมหรือดีกว่าเดิมหรือไม่ การรถไฟฯ พิจารณาแล้วจึงได้ต่อสัญญาจ้างบริษัท เอส ที ซีเคียวริตี้ จำกัด ดำเนินการต่อไปอีก 2 ปี (วันที่ 16 ตุลาคม พ.ศ. 2530-15 ตุลาคม พ.ศ. 2532) ซึ่งวงเงินไม่เกินจำนวนของฝ่ายการเดินรถที่จะว่าจ้างได้

จากการติดตามผลการจ้างบริษัท คอสโมฯ ทำหน้าที่ยามรักษาความปลอดภัยที่สถานีแม่น้ำและบริษัท เอส ที ซีเคียวริตี้ จำกัด ทำหน้าที่ยามรักษาความปลอดภัยที่สถานีธนบุรีและทรส.ธนบุรี มีแนวโน้มเป็นผลดีแก่การรถไฟฯ โดยลดรายจ่ายลงได้ จึงได้ประกาศประกวดราคาจ้างเหมายามรักษาความปลอดภัยที่สถานีอื่น ๆ อีก เช่น กรุงเทพมหานคร อุบลราชธานี พิษณุโลก ศิลาอาสน์ เป็นต้น นอกจากจะจ้างเหมายามรักษาความปลอดภัยที่สถานีต่างๆ แล้ว

การรถไฟฯ ยังจ้างเหมาบริการความปลอดภัยที่บริเวณอื่นๆ อีก เช่น กองโรงงานช่างโยธา  
บางซื่อ โรงงานมักกะสัน การสื่อสารเผ่าคลังพัสดุ เป็นต้น