



บทนำ

ความสำคัญของปัญหา

คำว่า "Privatization" หรือในที่นี้ให้คำแปลว่า "การแปรรูปกิจกรรมของรัฐให้เป็นของเอกชน" คำนี้ตรงกันข้ามกับคำว่า การโอนวิสาหกิจของเอกชนให้เป็นวิสาหกิจของรัฐ ซึ่งในกรณีนี้มักสื่อด้วยคำภาษาอังกฤษว่า "Nationalization" การแปรรูปกิจกรรมของรัฐให้เป็นของเอกชน เป็นคำที่รู้จักกันแพร่หลายทั้งในต่างประเทศและในประเทศไทย สำหรับในประเทศไทยคำนี้มักจะกล่าวขานกันอย่างกว้างขวางอีกอย่างหนึ่งว่า "การแปรรูปรัฐวิสาหกิจ" แท้ที่จริงแล้วการแปรรูปรัฐวิสาหกิจจะสื่อความหมายที่แคบกว่าการแปรรูปกิจกรรมของรัฐให้เป็นของเอกชน ทั้งนี้เนื่องจากการแปรรูปกิจกรรมของรัฐให้เป็นของเอกชนจะรวมถึงกิจกรรมต่างๆของภาครัฐบาลทั้งหมดซึ่งมีกิจกรรมรัฐวิสาหกิจรวมอยู่ด้วย

อย่างไรก็ดี แนวทางการนำเสนอการศึกษาจะเน้นการศึกษาเรื่อง Privatization เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับกิจการรัฐวิสาหกิจเท่านั้น ทั้งนี้เพราะการแปรรูปรัฐวิสาหกิจเป็นเรื่องที่กำลังได้รับความสนใจเป็นอย่างมากในปัจจุบัน โดยอาจจะได้ยินได้ฟังเรื่องราวเกี่ยวกับการแปรรูปรัฐวิสาหกิจทั้งที่มีการสนับสนุน และการคัดค้านให้เห็นอยู่เป็นประจำโดยเฉพาะในหน้าหนังสือพิมพ์รายวัน นิตยสารรายคาบ ตลอดจนวารสาร บทความและเอกสารที่ออกในวาระต่างๆ ในส่วนที่มีการสนับสนุนการแปรรูปก็ปรากฏให้เห็นในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับต่างๆ นับตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1 (พ.ศ.2504-2509) ตลอดจนแผนพัฒนาฉบับต่อมาจนถึงฉบับปัจจุบันคือ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 6 (พ.ศ.2530-2534) ในส่วนของแผนรัฐวิสาหกิจก็ได้กล่าวถึงการแปรรูปรัฐวิสาหกิจในประเด็นต่างๆ เช่น การเปลี่ยนแปลงการบริหารภายในของรัฐวิสาหกิจให้เป็นเชิงธุรกิจมากขึ้น การให้เอกชนได้มีส่วนร่วมในการดำเนินงาน ตลอดจนการแปรสภาพความเป็นเจ้าของบางส่วนหรือทั้งหมด

สภาเอกชน¹ สำหรับการคัดค้านการแปรรูปก็ปรากฏให้เห็นอยู่เป็นประจำเช่นกัน อย่างเช่น การนัดหยุดงานของพนักงาน การรถไฟแห่งประเทศไทย การปราบปรามครหลวง การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ เป็นต้น จากการศึกษาสภาพแรงงานต่างชนวนที่กำลังรวมตัวกันต่อต้านรัฐบาลในเรื่องการแปรรูปอย่างเหนียวแน่น และค่อนข้างจะมีเอกภาพกว่าในอดีตที่ผ่านมา นับว่ามีผลกระทบต่อเสถียรภาพของรัฐบาลเป็นอย่างมาก ทำให้รัฐบาลชุดปัจจุบันไม่แน่ใจว่าการแปรรูปควรจะดำเนินการต่อไปตามนโยบายของรัฐบาลชุดเก่า หรือสมควรที่จะยกเลิกการแปรรูป แต่ไม่ว่านโยบายของรัฐบาลจะออกมาในรูปแบบใดก็ตาม การศึกษาในครั้งนี้จะทำการศึกษาในแง่ของวิชาการซึ่งจะพิจารณาตามหลักเศรษฐศาสตร์ กล่าวคือ ถ้ารัฐวิสาหกิจดำเนินงานไม่มีประสิทธิภาพการแปรรูปก็สมควรทำ ดังนั้นการแปรรูปต้องทบทวน (แต่ไม่น่าถึงกับยกเลิกดังที่รัฐบาลเคยกล่าวว่าจะไม่มีการแปรรูปอีกต่อไป) ในแง่ที่ว่าควรหรือไม่ควรแปรรูปในกิจกรรมใดบ้าง มีแนวคิดอย่างไร และในกรณีที่แปรรูปไปแล้วก็สมควรศึกษาว่า ได้ผลดีหรือไม่ดีอย่างไร ทั้งนี้เพื่อเป็นทางเลือกในการจัดสรรทรัพยากรให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด

ในจำนวนรัฐวิสาหกิจทั้งหมด การรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นรัฐวิสาหกิจหนึ่งที่น่าสนใจศึกษา ทั้งนี้เนื่องจากการรถไฟฯ ได้ทำการแปรรูปกิจกรรมไปบางส่วนบ้างแล้ว และการแปรรูปในการรถไฟฯ ยังไม่มีใครศึกษาข้อเท็จจริงว่าผลเป็นอย่างไร จากสาเหตุดังกล่าวนี้ ทำให้ผู้วิจัยต้องการที่จะศึกษาว่าการที่การรถไฟฯ ได้ทำการแปรรูปไปแล้วนั้น ได้ผลหรือไม่ได้ผล ถ้าไม่ได้ผลเพราะสาเหตุอะไร และถ้าให้ได้ผลต้องทำอย่างไร นอกจากนี้ถ้าจะแปรรูปในกิจกรรมใหม่ควรจะทำในด้านไหนบ้าง ซึ่งเป็นเรื่องที่น่าสนใจเป็นอย่างยิ่ง

¹ อรรถาธิบายเกี่ยวกับนโยบายการแปรรูปรัฐวิสาหกิจสภาเอกชนมีรายละเอียดเกินกว่าที่จะกล่าวในที่นี้ทั้งหมด ผู้สนใจโปรดอ่าน พันส์ ลิมะเสถียร, "นโยบายของรัฐบาลเกี่ยวกับการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ," วารสารบริหารธุรกิจ 11 (มกราคม-มีนาคม 2530): 81-84.

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

การศึกษาเรื่องการแปรรูป "การรถไฟแห่งประเทศไทย" มีวัตถุประสงค์ในการศึกษาดังนี้ คือ

1. เพื่อศึกษาว่าการแปรรูปที่การรถไฟฯ ได้ทำไปแล้วนั้น มีแนวการพิจารณาอย่างไร ทำไม่ถึงได้กำหนดทิศทางข้อสรุปอย่างนั้น นอกจากนี้ผลการดำเนินงานเป็นอย่างไรบ้าง ได้ผลหรือไม่ได้ผล ถ้าไม่ได้ผลเพราะสาเหตุอะไร ถ้าให้ได้ผลต้องทำอย่างไร และมีผลดี - ผลเสียอย่างไรบ้างจากการแปรรูปที่ผ่านมา
2. เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่มีส่วนทำให้การแปรรูปประสบความสำเร็จ ตลอดจนปัญหาและอุปสรรคการแปรรูป
3. เพื่อศึกษาถึงความเป็นไปได้ในการแปรรูปกิจกรรมใหม่ว่าควรจะทำในด้านไหนบ้าง

ขอบเขตของการศึกษา

การแปรรูป "การรถไฟแห่งประเทศไทย" ควรจะทำหรือไม่ควรทำ เป็นประเด็นที่พิจารณาคำข้อยุติไม่ได้ หรืออาจเป็นการง่ายจนเกินไปถ้าจะพิจารณาแต่เฉพาะจากแง่บริการยุทธศาสตร์ ทั้งนี้เนื่องจากกิจกรรมของการรถไฟฯ ประกอบด้วยหลายกิจกรรมด้วยกัน และแต่ละกิจกรรมก็มีลักษณะธรรมชาติ(nature) ที่แตกต่างกันออกไป อย่างเช่น บางกิจกรรมอาจมีผลกระทบต่อความมั่นคงของชาติ บางกิจกรรมรัฐต้องการที่จะให้ความเป็นธรรมแก่คนบางกลุ่ม บางกิจกรรมรัฐดำเนินกิจการธุรกิจตั้งเช่นภาคเอกชน เป็นต้น เมื่อเป็นเช่นนี้การศึกษาการแปรรูป "การรถไฟแห่งประเทศไทย" จึงสมควรพิจารณาในระดับกิจกรรม โดยมุ่งเน้นการแปรรูปการรถไฟฯ เพียงบางส่วน ทั้งนี้จะจำกัดขอบเขตการศึกษาถึงกิจกรรมต่างๆ ดังนี้

1. กิจกรรมหลัก ประกอบด้วยบริการต่างๆ ดังนี้ คือ

1.1 การขนส่งผู้โดยสาร ได้แก่ ขบวนรถชนิดต่างๆ ที่การรถไฟฯ จัดไว้บริการสำหรับผู้โดยสารและบรรทุกสัมภาระของผู้โดยสารด้วย เช่น ขบวนรถด่วน ขบวนรถด่วนพิเศษ ขบวนรถเร็ว ขบวนรถธรรมดา ขบวนรถดีเซลราง ขบวนรถดีเซลรางพิเศษ

1.2 การขนส่งสินค้า ได้แก่ ขบวนการชนิดต่างๆ ที่การรถไฟฯ จัดไว้บริการสำหรับขนส่งสินค้า เช่น การขนส่งสินค้าประเภทเหมาหลัง การขนส่งสินค้าประเภทหีบห่อวัตถุ การขนส่งแบบเหมาขบวน การขนส่งในระบบประตูถึงประตู การขนส่งคอนเทนเนอร์ การขนส่งโดยสร้างทางแยกอุตสาหกรรม

1.3 การขนส่งรถรวม ได้แก่ ขบวนการที่การรถไฟฯ จัดไว้บริการสำหรับการขนส่งผู้โดยสารและขนส่งสินค้าทั้งสองชนิดรวมกัน

นอกจากนี้ยังมีกิจกรรมหลักอื่นๆ อีก ที่การรถไฟฯ จัดทำขึ้นเพื่อหารายได้เพิ่ม เช่น รถไฟนำเที่ยว โรงแรมรถไฟ

2. กิจกรรมที่สนับสนุนกิจกรรมหลัก ประกอบด้วยกิจกรรมต่างๆ ดังนี้ คือ

2.1 รถตู้เสบียงอาหารรถไฟ เป็นลักษณะการจัดบริการจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มทุกประเภทบนรถไฟ

2.2 การบำรุงทางและสิ่งปลูกสร้าง ได้แก่ กิจกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวกับเส้นทางในการขนส่งผู้โดยสารและขนส่งสินค้า เช่น การรักษาพื้นทาง การทำความสะอาดทั่วไป การรักษาความปลอดภัย อุโมงค์และทางใต้ดิน สะพานและช่องน้ำ สะพานสูง หมอนรองราง รางเหล็ก เครื่องประกอบราง หินโรยทาง รั้วและเครื่องหมาย ฯลฯ

2.3 การบำรุงเครื่องบริภัณฑ์รถไฟ ได้แก่ กิจกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวกับเครื่องบริภัณฑ์รถไฟ เช่น เครื่องจักรในโรงงาน เครื่องจักรในโรงกำเนิดกำลัง ช่อมรถจักรไอน้ำ ช่อมรถจักรชนิดอื่นๆ ช่อมรถสินค้า ช่อมรถโดยสาร ฯลฯ

อย่างไรก็ดี ในการศึกษานี้จะศึกษาเฉพาะส่วนที่ทราบถึงผลการดำเนินงานอย่างเด่นชัด และมีหลักฐานประกอบการศึกษาอย่างเพียงพอเท่านั้น

แหล่งที่มาของข้อมูล

สำหรับแหล่งที่มาของข้อมูลที่ใช้ประกอบการวิเคราะห์ จะอาศัยข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) โดยรวบรวมจากหนังสือสัญญาต่างๆ พระราชบัญญัติการรถไฟฯ รายงานประจำปีการรถไฟฯ รายงานประจำปีการรถไฟฯ รายงานประจำปีการรถไฟฯ รายงานประจำปีการรถไฟฯ รายงานประจำปีการรถไฟฯ ฝ่ายการบัญชีและ

การเงินของการรถไฟฟ้า หนังสือวารสาร บทความ และเอกสารต่างๆที่เกี่ยวกับการรถไฟฟ้า สถิติ ข้อมูล เอกสารโรเนียวที่บันทึกโดยการรถไฟฟ้า และจากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่การรถไฟฟ้า เป็นต้น

วิธีการดำเนินการศึกษา

งานวิจัยฉบับนี้จะใช้วิธีการวิจัยเชิงวิเคราะห์พรรณนา (Descriptive - Analytical Research) โดยนำกรอบทฤษฎีการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ มาวิเคราะห์กับการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย และสืบเนื่องจากการรถไฟฟ้าได้ดำเนินการแปรรูปบางส่วนบ้างแล้ว ดังนั้นการศึกษาในที่นี้จะขอแบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ส่วนด้วยกัน คือ

1. ส่วนที่การรถไฟฟ้าแปรรูปแล้ว โดยมีระเบียบวิธีการศึกษา (Methodology) ดังนี้ คือ

1.1 เป็นการศึกษากิจกรรมที่ได้แปรรูปไปแล้ว ว่าการรถไฟฟ้ามีแนวการพิจารณาอย่างไร และการแปรรูปเป็นไปในรูปแบบใด

1.2 เป็นการศึกษาผลก่อนและหลังการแปรรูป ว่าผลเป็นอย่างไร ได้ผลหรือไม่ได้ผล และผลที่ได้สอดคล้องกับทฤษฎีหรือไม่สำหรับตัวชี้วัดหรือเครื่องบ่งชี้ (Indicator) ว่า ได้ผลหรือไม่ได้ผลจะพิจารณาจากความมีประสิทธิภาพ (Efficiency) และความมีประสิทธิภาพ (Effectiveness) เป็นหลัก และสืบเนื่องจากกิจกรรมของการรถไฟฟ้ามีหลายกิจกรรมและแต่ละกิจกรรมก็มีเป้าหมาย (Goal) ที่แตกต่างกัน ดังนั้นเพื่อความสะดวกแก่การศึกษาและการวิเคราะห์ จึงขอยกตัวอย่างกรณีศึกษาโดยแยกเป็นกิจกรรมๆ ดังนี้คือ

1.2.1 รถดีเซลรางพิเศษ ตามปกติแล้วรถดีเซลรางพิเศษเป็นรถที่จะนำมาบริการขนส่งผู้โดยสารสายชานเมือง แต่เนื่องจากต้องประสบกับปัญหาการขาดทุนและเงินอุดหนุนจากภาครัฐบาล ทำให้การรถไฟฟ้าต้องชลอการเพิ่มบริการในส่วนนี้ลงและนำรถไปใช้ในส่วนที่ให้ประโยชน์สูงกว่า นั่นคือนำไปจัดเดินเป็นขบวนรถพิเศษในเส้นทางที่มีผู้ใช้บริการหนาแน่น ซึ่งการรถไฟฟ้าได้พิจารณาแล้วเห็นว่าถ้าให้บริษัทเอกชนเข้าร่วมดำเนินการจะทำประโยชน์แก่การรถไฟฟ้ามากกว่าที่จะดำเนินการเองทั้งหมด ดังนั้นจึงให้บริษัทเอกชนเช่าเหมาขบวนรถแต่ละสาย รวม 3 สาย ได้แก่ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก

กรุงเทพฯ-ขอนแก่น และกรุงเทพฯ-สุรินทร์ สำหรับการเปรียบเทียบผลการดำเนินงาน ระหว่างการรถไฟฟ้าทำกับเอกชนทำ จะเปรียบเทียบระหว่างสายกรุงเทพฯ-ขอนแก่น กับ สายธนบุรี-หลังสวน โดยใช้มาตรการวัด ดังนี้คือ

1.2.1.1 ประสิทธิภาพ จะเป็นการเปรียบเทียบต้นทุน ต่อกิโลเมตรว่าใครทำได้มีประสิทธิภาพมากกว่า นอกจากนี้จะทำการศึกษาขบวนรถแต่ละ สายที่ให้เอกชนทำนั้น ทำไมการรถไฟฟ้าจึงไม่เป็นผู้ทำเอง และผลการดำเนินงานของภาค เอกชนแต่ละสายเป็นอย่างไรบ้าง ซึ่งพิจารณาจากรายได้ รายจ่าย ว่าภาคเอกชนสามารถ ทำต่อไปได้หรือไม่ มีปัญหา และอุปสรรคอย่างไรบ้างในการดำเนินงาน

1.2.1.2 ประสิทธิภาพ การวัดประสิทธิผลของกิจกรรม รดน้ำชลประทานปรับอากาศ จะอยู่ในรูปที่สามารถให้บริการได้ดีเพียงใด ข้อมูลส่วนนี้ได้จาก กองพาณิชย์โดยสาร การรถไฟฟ้า

1.2.2 รถไฟนำเที่ยว เป็นบริการที่การรถไฟฟ้าจัดทำขึ้นเพื่อ วัตถุประสงค์จะทำรายได้เสริมให้กับกิจการของตน โดยการใช้ล้อเลื่อนที่ทอมมีเหลือว่างอยู่ โดยเฉพาะในวันเสาร์ วันอาทิตย์ และวันหยุดราชการ นำมาใช้ให้เกิดประโยชน์มากที่สุด สำหรับการวัดจะเป็นการศึกษาว่าการที่การรถไฟฟ้าจัดทำเที่ยวร่วมกับภาคเอกชน ทำให้การ รถไฟฟ้ามีรายได้เพิ่มขึ้นเท่าไร สมควรที่จะขยายไปทำส่วนอื่นๆ ได้หรือไม่ และมีการแบ่ง ผลตอบแทนกันอย่างไรระหว่างการรถไฟฟ้ากับภาคเอกชน

1.2.3 โรงแรมรถไฟ เป็นบริการที่การรถไฟฟ้า จัดทำขึ้นเพื่อจัด การบริการให้ครบวงจรเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการใช้บริการในการท่องเที่ยวหรือการพัก ผ่อนที่ต้องค้างคืน โรงแรมรถไฟมีทั้งหมด 3 แห่งด้วยกันคือ โรงแรมเชียงใหม่ โรงแรม หาดใหญ่ และโรงแรมหัวหิน สำหรับตัววัดในการเปรียบเทียบผลการดำเนินงานระหว่าง การรถไฟฟ้าทำกับเอกชนทำ ใช้มาตรการวัดดังนี้ คือ

1.2.3.1 ประสิทธิภาพ เป็นการเปรียบเทียบการ ปฏิบัติงานของการรถไฟฟ้าที่ผ่านมาในอดีต โดยพิจารณาจากอัตราผลตอบแทนจากการขาย (Return to sales) นั่นคือจะดูอัตราส่วนระหว่างกำไร(ขาดทุน)สุทธิต่อรายได้ ซึ่งคิด ออกมาเป็นเปอร์เซ็นต์ว่ามีแนวโน้มเป็นอย่างไร สำหรับด้านรายได้ประกอบด้วยค่าห้องพัก อาหาร เครื่องดื่ม ฯลฯ ด้านค่าใช้จ่ายประกอบด้วย ต้นทุนการขาย รายจ่ายดำเนินการ และรายจ่ายทั่วไป ส่วนหลังการแปรรูปเป็นการเปรียบเทียบผลการดำเนินงานที่การรถไฟฟ้า ทำเองกับอัตราผลตอบแทนที่ภาคเอกชนเสนอมา

1.2.3.2 ประสิทธิภาพ การวัดประสิทธิผลของโรงแรม ทั้ง 3 แห่ง ถือว่าไม่มีความแตกต่างกันกับการให้บริการทั้งนี้ก็เพราะว่ากิจการโรงแรมเป็น กิจการที่มีลักษณะเป็นการแข่งขันอย่างเสมอภาคกับกิจการภาคเอกชน

1.2.4 รถตู้เสบียงอาหารรถไฟ เป็นลักษณะการจัดบริการ จำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มทุกประเภทบนรถไฟ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ เดินทางโดยรถไฟ สำหรับตัววัดในการเปรียบเทียบผลการดำเนินงานระหว่างการรถไฟฯ ทำกับเอกชนทำ ใช้มาตรการวัดดังนี้

1.2.4.1 ประสิทธิภาพ เป็นการเปรียบเทียบการ ปฏิบัติงานของการรถไฟฯที่ผ่านมาในอดีตโดยพิจารณาจากผลตอบแทนจากการขาย (Return to sales) นั่นคือจะดูอัตราส่วนระหว่างกำไร(ขาดทุน)สุทธิต่อรายได้ ซึ่งคิดออกมาเป็น เปอร์เซ็นต์ว่ามีแนวโน้มเป็นอย่างไร สำหรับด้านรายได้ประกอบด้วย รายได้จากการขาย ได้แก่ ค่าอาหาร ค่าเครื่องดื่ม ฯลฯ ด้านค่าใช้จ่ายประกอบด้วย ต้นทุนการขาย ได้แก่ อาหารสด อาหารกระป๋อง ฯลฯ รายจ่ายดำเนินงาน ได้แก่ เงินเดือนพนักงาน เงินทดแทน ฯลฯ และรายจ่ายควบคุมต่างๆ ส่วนหลังการแปรรูปเป็นการเปรียบเทียบ ผลการดำเนินงานที่การรถไฟฯทำเองกับอัตราผลตอบแทนที่ภาคเอกชนเสนอมา โดยการ เปรียบเทียบรถไฟสายเดียวกัน ในเดือนเดียวกัน แต่ต่างปีกัน

1.2.4.2 ประสิทธิภาพ การวัดประสิทธิผลของกิจกรรม รถตู้เสบียงอาหารรถไฟจะเป็นการสำรวจมติของผู้บริโภค (Consumer survey) จากการ ร้องเรียนจากผู้โดยสารเกี่ยวกับปริมาณและคุณภาพอาหารว่าเป็นอย่างไร ซึ่งข้อมูลส่วนนี้ได้ จากฝ่ายประชาสัมพันธ์ของการรถไฟฯ

1.2.5 การทำความสะอาด ก็เป็นอีกกิจกรรมหนึ่งที่เป็น Intermediate Product เช่นเดียวกับกิจกรรมการรักษาความปลอดภัย สำหรับตัววัดใน การเปรียบเทียบผลการดำเนินงานระหว่างการรถไฟฯทำกับเอกชนทำ ใช้มาตรการวัดดังนี้ คือ

1.2.5.1 ประสิทธิภาพ เป็นการเปรียบเทียบอัตรา ส่วนระหว่างค่าใช้จ่ายในการทำความสะอาดเฉลี่ยต่อคัน (Cost per car) ซึ่งค่าใช้จ่าย ของการรถไฟฯประกอบด้วย ค่าจ้างเงินเดือน สวัสดิการต่างๆ ค่าเครื่องมือของใช้ทำ ความสะอาด ฯลฯ ส่วนค่าใช้จ่ายภาคเอกชนจะมีเฉพาะค่าจ้างเงินเดือนและค่าเครื่องมือ ของใช้ทำความสะอาด สำหรับค่าสวัสดิการต่างๆไม่มี

1.2.5.2 ประสิทธิภาพ สำหรับการวัดประสิทธิผลของกิจกรรมการทำความสะอาด จะอยู่ในรูปที่ว่าสามารถทำความสะอาดได้สะอาดมากน้อยเพียงใด ข้อมูลส่วนนี้ได้จากหนังสือสัญญาต่างๆ ของการรถไฟ

1.2.6 การรักษาความปลอดภัย เป็นกิจกรรมที่สำคัญอย่างหนึ่งของกิจการรถไฟ เพราะว่าการรักษาความปลอดภัยเป็น Intermediate Product ถ้าไม่มีการรักษาความปลอดภัยแล้วจะทำให้ทรัพย์สินและสิ่งของ เกิดการเสียหาย สูญหายได้ ซึ่งมีผลกระทบต่อ Final Product ในที่สุด สำหรับตัววัดหรือเครื่องบ่งชี้ ในการเปรียบเทียบผลการดำเนินงานระหว่างการรถไฟทำกับเอกชนที่ใช้มาตรการวัดดังนี้ คือ

1.2.6.1 ประสิทธิภาพ เป็นการเปรียบเทียบอัตราส่วนระหว่างค่าใช้จ่ายต่อชั่วโมงทำงาน (Cost per man-hour) ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อยาม 1 คน (Cost per worker) ซึ่งค่าใช้จ่ายของการรถไฟประกอบด้วย ค่าจ้างเงินเดือน ค่าครองชีพ ค่าเครื่องแบบ ค่าเล่าเรียนบุตร เงินสงเคราะห์บุตร ฯลฯ สำหรับค่าใช้จ่ายของภาคเอกชนจะมีเฉพาะค่าจ้างเงินเดือนเพียงอย่างเดียว ส่วนชั่วโมงทำงาน (man-hour) จะนับรวมทุกคนที่มาทำงาน

1.2.6.2 ประสิทธิภาพ หมายถึง การบรรลุถึงเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้หรือไม่ การวัดประสิทธิผลของกิจกรรมการรักษาความปลอดภัย จะอยู่ในรูปที่ว่าสามารถหลีกเลี่ยงหรือลดความเสียหาย สูญหาย ของทรัพย์สินได้มากน้อยเพียงใด ข้อมูลส่วนนี้ได้จากหนังสือสัญญาต่างๆ ของการรถไฟเช่นกัน

1.3 เป็นการศึกษาถึงความสำเร็จของการแปรรูปการรถไฟ และปัจจัยที่มีส่วนทำให้การแปรรูปประสบความสำเร็จ ตลอดจนปัญหา และอุปสรรคการแปรรูป

2. ส่วนที่การรถไฟยังไม่ได้ดำเนินการแปรรูป โดยมีระเบียบวิธีการศึกษาดังนี้ คือ

2.1 ศึกษาว่ามีกิจกรรมอะไรบ้างที่แปรรูปได้ หรือไม่สามารแปรรูปได้ โดยจะอาศัยกรอบทฤษฎีการแปรรูปรัฐวิสาหกิจเป็นตัวพิจารณา นั่นคือจะดูว่ากิจกรรมนั้นผลิตสินค้าหรือบริการประเภทใด ภาคเอกชนสามารถเข้ามาดำเนินการได้หรือไม่ โดยพิจารณาตามหลักเกณฑ์ของการจัดหาและการผลิต นอกจากนี้จะอาศัยประสบการณ์ที่เกิดขึ้นจริงที่แปรรูปแล้วประกอบการพิจารณาด้วย ซึ่งนำไปสู่ข้อสรุปว่าควรที่จะขยายต่อไปในส่วนอื่นๆ ได้หรือไม่

2.2 เป็นการศึกษาว่ากิจกรรมที่สามารถแปรรูปได้นั้น ควรจะอยู่ในรูปแบบใด และทำไมจึงเลือกรูปแบบนั้น

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เพื่อช่วยให้รัฐบาลและเจ้าหน้าที่บริหารของการรถไฟฯ ทราบถึงการนำทฤษฎีการแปรรูปรัฐวิสาหกิจมาใช้ว่าเกิดผลดีและผลเสียอย่างไร เพื่อให้ประกอบการพิจารณากำหนดแนวทางในการดำเนินการขึ้นไปในอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ
2. เพื่อเป็นแบบอย่างและแนวทางที่จะนำไปใช้กับรัฐวิสาหกิจอื่นๆ ที่ยังไม่ได้ริเริ่มในการดำเนินการแปรรูป
3. เพื่อเป็นแนวทางประกอบการศึกษาสำหรับผู้สนใจทั่วไป