

บทที่ 5

วิธีการศึกษา

งานวิจัยนี้เป็นการศึกษาที่มีทั้งส่วนที่เป็นเชิงพรรณนาและเชิงปริมาณ โดยในส่วนที่เป็นเชิงปริมาณจะประกอบด้วยข้อมูลตัวเลขอัตราส่วนต่าง ๆ รวมทั้งมีการแสดงแผนภาพต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นหลักฐานอ้างอิง อีกทั้งมีการใช้ข้อมูลเชิงบรรยาย และข้อมูลตัวเลขจากงานศึกษาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

การศึกษานี้จะแบ่งการวิเคราะห์เป็น 3 ส่วน ดังนี้

1. วิเคราะห์ผลของการปรับโครงสร้างการรถไฟแห่งประเทศไทยต่อการดำเนินงานขององค์กร รัฐบาล และประชาชน โดยเปรียบเทียบผลกำไร-ขาดทุนจากการดำเนินงานก่อนการปรับโครงสร้างและผลการดำเนินงานที่คาดว่าจะเป็นหลังการปรับโครงสร้าง กล่าวคือ พิจารณาผลประกอบการภายใต้โครงสร้างบริหารปัจจุบัน และโครงสร้างบริหารใหม่ (รัฐบาลรับภาระในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานและการบำรุงรักษา (Infrastructure & Maintenance cost)) และเพื่อให้เห็นภาพที่ชัดเจนมากขึ้น จะวิเคราะห์ประสิทธิภาพในการดำเนินงาน โดยพิจารณาอัตราส่วนทางการเงิน (Financial Ratio) พร้อมทั้งวิเคราะห์ภาระของรัฐบาลและผลกระทบต่อประชาชนหลังการปรับโครงสร้างแล้ว
2. วิเคราะห์ผลประกอบการทางการเงิน เฉพาะในส่วนของการให้บริการเดินขบวนรถ ซึ่งเป็นกิจกรรมหลักของการรถไฟฯ โดยเปรียบเทียบผลกำไร-ขาดทุนจากการดำเนินงานพร้อมทั้งวัดประสิทธิภาพในการดำเนินงาน และยังได้วิเคราะห์จุดคุ้มทุน (Break-even Analysis) ในปัจจุบันของการโดยสาร และอัตราค่าโดยสารที่คุ้มทุนของขบวนรถไฟชั้นสาม นอกจากนี้ในปัจจุบันสภาพการแข่งขันของตลาดการขนส่งอยู่ในระดับสูง จึงได้พิจารณาสภาพการแข่งขันกับการขนส่งระบบอื่น เพื่อวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันของการรถไฟฯ ในอนาคต โดยในด้านการขนส่งผู้โดยสารจะเปรียบเทียบต้นทุนค่าใช้จ่ายระหว่างทางรถไฟกับทางรถยนต์โดยสาร ส่วนในด้านการขนส่งสินค้าจะเปรียบเทียบต้นทุนค่าใช้จ่ายระหว่างทางรถไฟกับรถบรรทุก

หลังจากที่ทำการพิจารณาเปรียบเทียบแล้ว จะดูความสามารถในการแข่งขันระหว่างทางรถไฟกับคู่แข่งอื่น พร้อมทั้งวิเคราะห์ประมาณการต้นทุนค่าใช้จ่ายหลังการปรับโครงสร้างของการรถไฟฯ ซึ่งภาระในส่วนต้นทุนของโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) จะเป็นของรัฐบาลทั้งหมด

เนื่องจากกิจกรรมหลักของการรถไฟฯ มีลักษณะที่ไม่เหมือนกัน จึงจำเป็นต้องใช้ลักษณะของ Unit Cost ที่แตกต่างกัน กล่าวคือ ในกรณีขนส่งผู้โดยสาร จะวัดโดยใช้ passenger-km และในกรณีขนส่งพัสดุภัณฑ์หรือสินค้า จะใช้น้ำหนักบรรทุก หรือ ton-km นอกจากนี้ การแยกลักษณะของการวัดแต่ละกิจกรรมของการรถไฟฯ ยังทำให้เห็นภาพที่ชัดเจนกว่าการใช้ Unit Cost โดยรวม ซึ่งหลังการปรับโครงสร้างแล้ว รัฐบาลจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายด้านโครงสร้างพื้นฐานและบำรุงรักษา

3. ศึกษาผลของการเพิ่มบทบาทของภาคเอกชนต่อองค์กรและประชาชน

เนื่องจากการรถไฟฟ้าฯ ยังไม่มีการแปรรูปกิจกรรมนอกเหนือจากกิจกรรมบางประเภทเท่านั้น ผู้วิจัยจึงขอเลือกตัวอย่างกิจกรรม 3 กิจกรรมซึ่งเป็นกิจกรรมที่เกิดขึ้นจริงในปัจจุบัน เพื่อวิเคราะห์แนวโน้มการดำเนินงานหลังการปรับโครงสร้างซึ่งการรถไฟฟ้าฯ จะเพิ่มบทบาทของภาคเอกชนให้มากขึ้น โดยในการเปรียบเทียบก่อน-หลังการแปรรูปได้ตั้งข้อสมมติฐานว่า Output เหมือนกัน กล่าวคือ กำหนดให้ราคาและคุณภาพของบริการของทั้งการรถไฟฟ้าฯ และภาคเอกชนไม่แตกต่างกัน

ตัวอย่างกิจกรรมที่จะทำการวิเคราะห์มีดังต่อไปนี้

3.1 กิจการรถสปันเตอร์ (Sprinter)

กิจการรถสปันเตอร์ เป็นกิจการที่การรถไฟฟ้าฯ ให้ภาคเอกชนเข้าไปดำเนินการ (Leasing) มาครั้งหนึ่งแล้ว ซึ่งมีผลการดำเนินงานเป็นที่น่าพอใจ แต่อย่างไรก็ตามในปัจจุบันการรถไฟฟ้าฯ ได้นำกิจการนี้กลับมาดำเนินการเอง ซึ่งจะทำการวิเคราะห์ว่า กิจการรถสปันเตอร์ควรที่จะดำเนินการโดยการรถไฟฟ้าฯ ต่อไป หรือควรโอนให้เอกชนเข้ามาดำเนินการอีกครั้งหนึ่ง โดยการพิจารณาจะศึกษาเฉพาะกรณีสายกรุงเทพ-พิษณุโลกเท่านั้น

3.2 กิจการรถตู้เสบียงอาหาร

กิจการรถตู้เสบียงอาหาร เป็นกิจการที่การรถไฟฟ้าฯ ให้ภาคเอกชนเช่าสิทธิจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มบนขบวนรถ โดยวิธีเสนอโครงการจัดบริการจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่ม ภาคเอกชนรายได้ต้องการเช่าสิทธิ ก็ต้องยื่นเสนอโครงการและต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขต่าง ๆ ที่การรถไฟฟ้าฯ กำหนดขึ้น เพื่อให้ผู้บริโภคได้รับบริการและคุณภาพที่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

ขอบเขตการศึกษาจะศึกษาเฉพาะรถตู้เสบียงอาหารบนกลุ่มขบวนรถสายตะวันออกเฉียงเหนือเท่านั้น เพื่อเป็นตัวอย่างในการศึกษา โดยสายตะวันออกเฉียงเหนือมี 10 ขบวน

3.3 การทำความสะอาดบนขบวนรถโดยสารและห้องสุขา

จากการสำรวจความพึงพอใจของผู้บริโภค ปรากฏว่า ผลงานการทำความสะอาดบนขบวนรถโดยสารและห้องสุขาอยู่ในเกณฑ์ที่ต้องปรับปรุง ดังนั้นการรถไฟฟ้าฯ จึงจ้างเอกชนทำความสะอาดบนขบวนรถ โดยศึกษาเฉพาะเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งมีทั้งหมด 28 ขบวน เฉพาะขบวนรถที่มีต้นทาง-ปลายทางสถานีกรุงเทพ ฯ การวิเคราะห์จะเปรียบเทียบผลงานระหว่างคนการทำทำความสะอาดของการรถไฟฟ้าฯ กับภาคเอกชน และเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายการดำเนินการระหว่างของการรถไฟฟ้าฯ ทำเอง และการที่ให้ภาคเอกชนรับจ้างไปทำ