

### ความสำเร็จของการแปรรูปการรถไฟ

การแปรรูปเป็นมาตรการหรือวิธีการหนึ่งของการรถไฟ นำมาใช้ เพื่อปรับปรุงกิจการของตนเองให้ดียิ่งขึ้น จุดมุ่งหมายการแปรรูปของการรถไฟ ที่ผ่านมามีวัตถุประสงค์ที่ประเมินได้จากพฤติกรรมของการดำเนินการได้ ดังนี้คือ

1. เพื่อลดภาระการขาดทุนซึ่งเพิ่มขึ้นทุกๆ ปี
2. เพื่อเป็นการประหยัดเงินอุดหนุนและงบประมาณรายจ่ายของรัฐบาล
3. เพื่อยกระดับมาตรฐานคุณภาพของสินค้าหรือบริการให้ดีขึ้น
4. เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน
5. เพื่อก่อให้เกิดสภาพการแข่งขันโดยเสรี
6. เพื่อลดอำนาจสหภาพแรงงานซึ่งนับวันมีการรวมตัวกันเป็นเอกภาพมากขึ้น
7. เพื่อเป็นการระดมเงินลงทุน เทคโนโลยี และเครื่องมือที่ทันสมัย มาปรับปรุงระบบงานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
8. เพื่อเป็นการลดภาระของการรถไฟ ที่จะเป็นผู้ดำเนินการผลิตเองในกิจกรรมที่สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพในภาคเอกชน

จากผลการดำเนินงานที่ผ่านมา ปรากฏว่าการแปรรูปแต่ละรูปแบบของการรถไฟ ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการรถไฟ และผู้ประกอบการภาคเอกชน ผลกระทบเหล่านี้มีทั้งผลดีและผลเสีย ซึ่งสามารถนำมาประเมินความสำเร็จหรือไม่สำเร็จตามวัตถุประสงค์ดังกล่าวข้างต้น ผลกระทบแต่ละรูปแบบแยกออกได้ดังนี้

1. การแปรรูปแบบการให้เช่า (Leasing) ได้แก่ กิจกรรมรถดีเซลรางพิเศษ และโรงแรมรถไฟ มีผลกระทบต่อการรถไฟและผู้ประกอบการภาคเอกชนซึ่งมีทั้งผลดีและผลเสีย ดังนี้

## 1.1 ผลกระทบต่อการรถไฟ

### ผลดี

1. การรถไฟมีรายได้เพิ่มขึ้น เพราะว่าภาคเอกชนเสนอค่าเช่าสูงกว่าที่การรถไฟดำเนินการเอง
2. การรถไฟได้ผู้ประกอบการที่เสนอราคาสูงสุด เพราะว่าเกิดการแข่งขันระหว่างผู้ประกอบการด้วยกัน นอกจากนี้สภาพการแข่งขันในตลาด ทำให้คุณภาพของสินค้าหรือบริการดีขึ้น
3. ประสิทธิภาพการทำงานดีขึ้น เพราะว่าการรถไฟเป็นผู้ควบคุมการดำเนินงานให้ได้ปริมาณและคุณภาพระดับหนึ่ง ถ้าหากเอกชนทำได้ไม่ดี การรถไฟมีสิทธิบอกเลิกสัญญาและประมูลราคาใหม่
4. สามารถสับเปลี่ยนหน้าที่ และนำคนไปทำงานอื่นๆ แทนได้ โดยไม่ต้องจ้างแรงงานเพิ่ม
5. สามารถลดอำนาจสหภาพแรงงานของการรถไฟลง เพราะว่าเมื่อจ้างภาคเอกชนเข้ามาดำเนินการแทน ไม่มีปัญหาเรื่องแรงงานเกิดขึ้น
6. การให้เข้านี้การรถไฟ ยังคงมีสภาพความเป็นเจ้าของทรัพย์สินนั้นอยู่
7. เป็นการส่งเสริมการลงทุน เพราะผู้เช่าหรือผู้รับทำกิจกรรมของการรถไฟต้องนำเงินมาลงทุน และเมื่อการรถไฟได้ค่าเช่ามาก็สามารถนำเงินนั้นลงทุนในกิจกรรมอื่นๆ อีกต่อไป
8. เป็นการพัฒนาเทคโนโลยีต่างๆ ตลอดจนการลงทุนโดยนำเครื่องมือที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพสูงมาใช้งาน
9. เป็นการลดภาระทางการเงินของการรถไฟ ที่ต้องอุดหนุนกิจกรรมและช่วยให้การดำเนินธุรกิจ สามารถแข่งขันกันโดยเสรี ก่อให้เกิดประโยชน์และความเป็นธรรมต่อประชาชนผู้บริโภคหรือผู้ใช้บริการ
10. การให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินงาน ทำให้ประสิทธิภาพการดำเนินงานดียิ่งขึ้น เกิดทัศนคติที่ดีส่งผลให้ภาพพจน์ของการรถไฟดีขึ้นในสายตาของคนทั่วไป
11. การแปรรูปก่อให้เกิดการแข่งขันระหว่างภาคเอกชนกับการรถไฟ มีผลให้เจ้าหน้าที่และพนักงานของการรถไฟได้พัฒนาตนเองให้มีความรู้ ความสามารถในการทำงาน และมีความภาคภูมิใจกับหน่วยงานมากขึ้น

### ผลเสีย

1. มีความอ่อนไหวทางการเมืองสูง และได้รับกระแสการต่อต้านและคัดค้านจากผู้บริหารและพนักงานสหภาพแรงงานเสมอ
2. เจ้าหน้าที่และพนักงานของการรถไฟฯ มีการเรียกร้องต่อสหภาพแรงงานให้ทำการต่อต้านและคัดค้านการให้เอกชนเข้ามาร่วมกิจการ เนื่องจากเกรงว่าถ้าภาคเอกชนเข้ามาร่วมดำเนินการแทนการรถไฟฯ ความมั่นคงในการทำงาน เงินเดือนและสวัสดิการต่างๆลดน้อยลง
3. การคัดเลือกบริษัทภาคเอกชนเป็นการไม่ยุติธรรม เนื่องจากเป็นการแข่งขันที่ไม่ค่อยสมบูรณ์ บางครั้งภาคเอกชนมีการรวมตัวกันประมูลราคาเพื่อที่จะได้สิทธิเป็นผู้ดำเนินการ
4. การให้เช่าเป็นการลดบทบาทการดำเนินงานของการรถไฟฯลง
5. การสับเปลี่ยนหน้าที่ โดยนำคนไปทำงานด้านอื่นแทน ในกรณีที่งานใหม่ไม่ดีเท่างานเดิม ทำให้เจ้าหน้าที่และพนักงานเกิดความรู้สึกว่างงานใหม่ที่ทำไม่มั่นคง เนื่องจากระดับค่าจ้างและสวัสดิการบางอย่างอาจถูกลดทอนลงจากเดิม จากเหตุผลดังกล่าวทำให้เจ้าหน้าที่และพนักงานไม่มีขวัญและกำลังใจในการทำงานต่อไป นอกจากนี้ยังมองภาพพจน์ของหน่วยงานในเชิงลบก็ได้
6. การแปรรูปโดยการให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมมีผลกระทบอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ เพราะกิจการธุรกิจเอกชนเป้าหมายหลักของการดำเนินงานคือมุ่งหากำไร ดังนั้นทำให้บางครั้งราคาสินค้าหรือบริการเพิ่มสูงขึ้น หรือคุณภาพของสินค้าหรือบริการต่ำลง
7. ผู้ประกอบการเอกชนบางรายเมื่อชนะการประมูลราคา ก็ย่อมจะหารายได้เพิ่มให้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้เพื่อเป้าหมายกำไรของตน ซึ่งแน่นอนว่าประชาชนย่อมเป็นผู้รับภาระในที่สุด

### 1.2 ผลกระทบต่อผู้ประกอบการภาคเอกชน

#### ผลดี

1. ทำให้ภาคเอกชนมีรายได้เพิ่มมากขึ้น จากการเข้าร่วมกิจกรรมกับการรถไฟฯ
2. การบริหารในเชิงธุรกิจเอกชนทำให้ผู้บริหารมีอิสระในการดำเนินงานมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการบริหารทั่วไปในกิจการ การตลาด การเงิน ฯลฯ



3. ทั้งผู้บริหารและพนักงานมีความพอใจในงานที่ทำ และผลตอบแทนที่ได้รับ โดยไม่มีการเรียกร้องสิ่งใดๆ ทั้งนี้เพราะภาคเอกชนอาศัยหลักเกณฑ์ ความรู้ ความสามารถในการตัดสินใจให้ผลตอบแทน

4. การแปรรูปทำให้ภาคเอกชนพยายามดำเนินธุรกิจให้มีกำไร ทำให้ธุรกิจนั้นดำเนินอยู่ได้ และมีการขยายงานและขยายตลาดต่อไป ซึ่งจะส่งผลดีต่อการจ้างงาน

5. การแปรรูปส่งเสริมให้มีการแข่งขัน ให้มีอิสระ และให้มีการบริหารในเชิงเอกชน

6. การแปรรูปส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในการบริการ ทำให้ผู้บริโภคได้รับความพึงพอใจมากขึ้น จากการที่ได้ใช้สินค้าหรือบริการที่มีคุณภาพและความหลากหลายของประเภทสินค้าหรือบริการมากขึ้น

7. ธุรกิจภาคเอกชนภายใต้ภาวะการแข่งขัน พยายามผลิตอย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ภาคเอกชนให้ความสนใจกับการติดตั้งและประดิษฐ์คิดค้นสิ่งใหม่ๆ มากขึ้น เช่น ติดตั้งเครื่องปรับอากาศที่เย็นน้ำไม่ร้อนอบอ้าว มีบริการระบบวิดีโอ วิทยุต่างๆ โทรทัศน์สาธารณะ ห้องนอนใหญ่ ห้องส้วมมีเครื่องสุขภัณฑ์พร้อม เป็นต้น ซึ่งเกิดผลดีต่อผู้บริโภคให้หันมาใช้บริการมากขึ้น และมีผลทำให้ผู้ประกอบการภาคเอกชนมีรายได้เพิ่มมากขึ้น

8. การแปรรูปส่งผลให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในกิจกรรมมากขึ้น เท่ากับเป็นการสร้างงานภาคเอกชน ส่งเสริมให้เกิดการลงทุนภายในประเทศและเกิดการใช้จ่ายประโยชน์จากเงินออมภาคเอกชนให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

#### ผลเสีย

1. ภาคเอกชนถูกแทรกแซงจากพลังทางการเมือง บางครั้งอาจทำให้มีการยกเลิกสัญญาโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร

2. การเข้าไม่ได้ทำให้เกิดความรู้สึกในการเป็นเจ้าของ ทำให้ภาคเอกชนไม่อยากจะนำเงินของตนมาลงทุนเพิ่มเพื่อการปรับปรุงกิจการในระยะยาว

2. การแปรรูปในรูปแบบการร่วมทุนหรือร่วมคำกับภาคเอกชน (Joint public-private venture) ได้แก่อิทธิพลของไฟฟ้า เกี่ยว มีผลกระทบต่อกรรไฟฟ้าและผู้ประกอบการภาคเอกชน ซึ่งมีทั้งผลดีและผลเสีย ดังนี้

### 2.1 ผลกระทบต่อการกรรไฟฟ้า

#### ผลดี

1. กรรไฟฟ้าเกี่ยวข้องสามารถทำรายได้ให้กับการกรรไฟฟ้า เป็นอย่างมาก ไม่เพียงแต่ได้เงินจากภายในประเทศเท่านั้น ยังสามารถนำเงินตราต่างประเทศของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเข้ามาภายในประเทศอีกด้วย
2. เป็นการตกลงกันทั้งสองฝ่ายร่วมกันควบคุมและดำเนินธุรกิจโดยนำทรัพยากรมาลงทุนเพื่อให้ประสบความสำเร็จ การตัดสินใจจะต้องปรึกษากันระหว่างการกรรไฟฟ้ากับภาคเอกชน
3. เป็นการแบ่งเบาภาระความเสี่ยงและผลตอบแทน โดยมีข้อตกลงจำกัดความรับผิดชอบเกี่ยวกับสิ่งต่างๆ
4. เป็นการช่วยลดภาระในการจัดหาทุน เทคโนโลยี วัสดุดิบ การจัดหาและอื่นๆ เป็นต้น
5. การกรรไฟฟ้าสามารถประหยัดเงินลงทุนได้จำนวนหนึ่ง ซึ่งไม่ต้องลงทุนเองทั้งหมด โดยให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมกิจการ ทำให้สามารถเก็บเงินลงทุนของการกรรไฟฟ้าไปใช้ในทางอื่นๆที่จำเป็น
6. สามารถหาเงินลงทุนเพื่อนำมาแข่งขันกับการขนส่งแบบอื่นๆได้เพิ่มขึ้น
7. การแปรรูปโดยวิธีนี้ เป็นการร่วมมือกันระหว่างการกรรไฟฟ้ากับภาคเอกชน ทำให้เจ้าหน้าที่และพนักงานของการกรรไฟฟ้า ได้พัฒนาตนเองให้มีประสิทธิภาพตามไปด้วย
8. กรรไฟฟ้าเกี่ยวข้องทำให้ประชาชนผู้บริโภคมีโอกาสผ่อนคลายความตึงเครียดและได้พบเห็นสิ่งแปลกๆใหม่ภายในประเทศ ซึ่งจะก่อให้เกิดความภูมิใจ รู้สึกหวงแหนชาติ บ้านเมืองมากขึ้น นอกจากนี้การแข่งขันจะนำไปสู่การให้บริการแก่ประชาชนผู้บริโภคที่ดีขึ้น ผู้บริโภคมีความพึงพอใจมากขึ้นจากการที่ได้ใช้สินค้าหรือบริการที่มีคุณภาพ และความหลากหลายของประเภทสินค้าหรือบริการ จากสาเหตุดังกล่าวทำให้คนได้หันมาใช้บริการมากขึ้น และมีผลทำให้การกรรไฟฟ้ามีรายได้เพิ่มขึ้น
9. การที่ภาคเอกชนมีประสิทธิภาพเมื่อร่วมทุน หรือร่วมกิจการกรรไฟฟ้า ทำให้การกรรไฟฟ้าปรับปรุงประสิทธิภาพตามไปด้วย



### ผลเสีย

1. การรถไฟฯขาดรายได้จากการนำเที่ยว กรณีที่ภาคเอกชนภาคเอกชนเล็กกิจการไม่ว่าด้วยเหตุผลใดก็ตาม
2. การคัดเลือกบริษัทภาคเอกชนเป็นการไม่ยุติธรรม เนื่องจากเป็นการแข่งขันไม่สมบูรณ์ บางครั้งบริษัทภาคเอกชนมีการรวมตัวกันประมูลราคา
3. กรณีที่ภาคเอกชนดำเนินการไม่มีประสิทธิภาพ ทำให้ประชาชนผู้บริโภคขาดความศรัทธาในการใช้บริการ ซึ่งมีผลกระทบต่อรายได้ของการรถไฟฯในที่สุด
4. เกิดความเบื่อหน่ายและความศรัทธาของประชาชนผู้บริโภค เนื่องจากบางครั้งการเจ้าหน้าที่ของภาคเอกชนเจ้าหน้าที่ไม่ครบตามที่กำหนดไว้ หรือเจ้าหน้าที่ไม่ตรงกับรายการที่กำหนดไว้ ซึ่งมีผลทำให้ประชาชนผู้บริโภคใช้บริการน้อยลง และมีผลทำให้การรถไฟฯมีรายได้ลดลงด้วย

### 2.2 ผลกระทบต่อผู้ประกอบการภาคเอกชน

#### ผลดี

1. ทำให้ภาคเอกชนมีรายได้เพิ่มขึ้น จากการเข้าร่วมกิจกรรมกับการรถไฟฯ
2. เป็นการสร้างงานภาคเอกชน ส่งเสริมให้เกิดการลงทุนภายในประเทศ
3. เป็นการตกลงกันทั้งสองฝ่ายร่วมกันควบคุมและดำเนินธุรกิจโดยนำทรัพยากรมาลงทุนเพื่อให้ประสบความสำเร็จ การตัดสินใจต้องปรึกษากันระหว่างภาคเอกชนกับการรถไฟฯ
4. กรณีที่การรถไฟฯดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพ เมื่อร่วมทุนหรือร่วมกิจกรรมกับภาคเอกชน ทำให้ภาคเอกชนปรับปรุงประสิทธิภาพตามไปด้วย

#### ผลเสีย

1. ภาคเอกชนมีปัญหาด้านการให้ความร่วมมือกับการรถไฟฯ เนื่องจาก การรถไฟฯมีอำนาจตัดสินใจในนโยบายของกิจการแต่เพียงผู้เดียว ถ้าการรถไฟฯไม่ทำการเดินรถ ภาคเอกชนก็ขาดรายได้ เป็นต้น
2. มีการขัดแย้งในการตั้งราคา ทั้งนี้เพราะภาคเอกชนต้องการตั้งราคาตามสภาพของตลาด ในขณะที่การรถไฟฯต้องการตั้งราคาที่คำนึงถึงเสถียรภาพ



3. การแปรรูปในรูปแบบของการให้สัมปทาน (Franchising) ได้แก่ กิจกรรมรถตู้เสียบียงอาหาร มีผลกระทบต่อกรรรถไฟฯ และผู้ประกอบการภาคเอกชน ซึ่งมีทั้งผลดีและผลเสีย ดังนี้

### 3.1 ผลกระทบต่อการรถไฟฯ

#### ผลดี

1. การรถไฟฯ มีรายได้เพิ่มขึ้น เพราะภาคเอกชนเสนอค่าเช่าสิทธิสูงกว่าที่การรถไฟฯ ดำเนินการเอง
2. การรถไฟฯ ได้ผู้ประกอบการที่เสนอราคาสูงสุด เพราะเกิดการแข่งขันระหว่างผู้ประกอบการด้วยกัน
3. สามารถสับเปลี่ยนหน้าที่ และนำคนไปทำงานอื่นๆ แทนได้ โดยไม่ต้องจ้างแรงงานเพิ่ม
4. การรถไฟฯ ไม่จำเป็นต้องจัดสรรงบประมาณ หรือกำลังคนไปดำเนินการเอง ทำให้ไม่เกิดปัญหาในเรื่องการจัดสรรงบประมาณ และเรื่องการบริหารต่างๆ
5. สามารถลดอำนาจสหภาพแรงงานของการรถไฟฯ ลง เพราะเมื่อจ้างภาคเอกชนเข้ามาดำเนินการแทน ไม่มีปัญหาเรื่องแรงงานเกิดขึ้น
6. เป็นการลดภาระทางการเงินของการรถไฟฯ เนื่องจากภาคเอกชนเป็นผู้หาเงินมาลงทุนดำเนินการแทน
7. ประสิทธิภาพการทำงานดีขึ้น เพราะว่าการรถไฟฯ เป็นผู้ควบคุมการดำเนินงานให้ได้ปริมาณ คุณภาพระดับหนึ่ง ถ้าภาคเอกชนทำได้ไม่ดีการรถไฟฯ มีสิทธิยกเลิกสัญญาและประมูลราคาใหม่
8. การให้ภาคเอกชนดำเนินการบริหาร ทำให้มีการปรับปรุง โดยการนำเทคโนโลยีใหม่ๆ มาใช้กับงาน

#### ผลเสีย

1. การกำหนดราคาสินค้าหรือบริการ พิจารณาจากปัญหาทางการเมือง สังคม ด้วย จึงทำให้ต้นทุนเบี่ยงเบนจากความเป็นจริง
2. พนักงานของการรถไฟฯ มีการเรียกร้องต่อสหภาพแรงงานทำการต่อต้านการให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมกิจกรรม เนื่องจากเกรงว่าถ้าภาคเอกชนเข้ามาร่วมดำเนินการแทนการรถไฟฯ ความมั่นคงในการทำงาน เงินเดือน และสวัสดิการต่างๆ ลดน้อยลง
3. การคัดเลือกบริษัทภาคเอกชนเป็นการไม่ยุติธรรม เนื่องจากเป็นการแข่งขันที่ไม่ค่อยสมบูรณ์ บางครั้งภาคเอกชนมีการรวมตัวกันประมูลราคา

4. ปัญหาการควบคุม การรถไฟฯควบคุมได้ยากเพราะว่าภาคเอกชนหลีกเลี่ยงตลอดเวลาเมื่อเจ้าหน้าที่มาตรวจสอบ

5. การดำเนินงานของภาคเอกชนมีจุดประสงค์เพื่อแสวงหากำไรสูงสุด เมื่อมีการประมูลราคา ผู้ประมูลแต่ละราย ได้ยื่นผลตอบแทนให้ราคาสูง เมื่อประมูลได้ย่อมที่จะเรียกผลตอบแทนให้ได้มากที่สุด ทำให้มีการละเมิดสัญญาเป็นประจำ

6. เมื่อภาคเอกชนรายใหม่เข้ามา การดำเนินงานไม่มีประสิทธิภาพในตอนแรก เพราะว่าภาคเอกชนรายใหม่ต้องมาเริ่มศึกษางานใหม่

### 3.2 ผลกระทบต่อผู้ประกอบการภาคเอกชน

#### ผลดี

1. ทำให้ภาคเอกชนมีรายได้เพิ่มมากขึ้น จากการเข้าร่วมกิจกรรมกับการรถไฟฯ
2. การให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรม เป็นการสร้างงานภาคเอกชน และเป็นการส่งเสริมให้เกิดการลงทุนภายในประเทศ

#### ผลเสีย

1. ภาคเอกชนถูกแทรกแซงจากพลังทางการเมือง บางครั้งทำให้มีการยกเลิกสัญญา
2. ผู้ประกอบการภาคเอกชนบางรายที่สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีประสิทธิผล แต่ประมูลราคาไม่ได้ ทั้งนี้เนื่องจากต้องแข่งขันกับผู้ประกอบการรายอื่นๆ ซึ่งบางครั้งมีการรวมตัวกันประมูลราคา

4. การแปรรูปในรูปแบบของการจ้างเหมา (Contracting out) ได้แก่ กิจกรรมการทำความสะอาด และการรักษาความปลอดภัย มีผลกระทบต่อ การรถไฟฯ และผู้ประกอบการภาคเอกชน ซึ่งมีทั้งผลดีและผลเสีย ดังนี้

### 4.1 ผลกระทบต่อการรถไฟฯ

#### ผลดี

1. การรถไฟฯสามารถแบ่งเบาภาระโดยแบ่งลักษณะงานบางอย่างไปให้เอกชนทำ
2. ภาคเอกชนที่เสนอการให้บริการจะเกี่ยวโยงไปถึงระดับการแข่งขัน ยิ่งจำนวนผู้ให้บริการมีจำนวนมากราย ทำให้การแข่งขันประกวดราคามีมากขึ้น และทำให้การรถไฟฯ ได้ผู้ผลิตที่มีต้นทุนต่ำที่สุด



3. กระตุ้นให้เกิดการแข่งขันระหว่างภาคเอกชนด้วยกัน และระหว่างภาคเอกชนกับการรถไฟฯ อันเป็นผลให้แต่ละหน่วยงานดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด
4. การรถไฟฯมีความเสี่ยงทางการเงินต่ำ เพราะว่าการรถไฟฯเป็นผู้กำหนดจำนวนเงินที่แน่นอน เพื่อว่าจ้างภาคเอกชน ถ้าหากว่าภาคเอกชนดำเนินการผลิตด้วยต้นทุนที่ต่ำกว่าจำนวนเงินที่การรถไฟฯว่าจ้าง ภาคเอกชนก็จะได้รับผลประโยชน์ แต่ถ้าดำเนินการผลิตด้วยต้นทุนที่สูงกว่าจำนวนเงินที่การรถไฟฯว่าจ้าง ภาคเอกชนก็จะเป็นผู้รับผิดชอบส่วนเกินจำนวนนั้น
5. เปิดโอกาสให้การรถไฟฯ สามารถเลือกใช้บริการเอกชนที่มีความชำนาญเฉพาะด้านมาดำเนินการโดยไม่ต้องเสียเวลาในการฝึกฝนพัฒนาคนของการรถไฟฯขึ้นมา
6. สามารถสับเปลี่ยนหน้าที่ โดยนำคนไปทำงานอื่นๆ แทนได้โดยไม่ต้องจ้างแรงงานเพิ่ม
7. เป็นการลดภาระทางการเงินของการรถไฟฯ เนื่องจากค่าใช้จ่ายที่สำคัญของกิจกรรมการรถไฟฯ มีอัตราสูงมาก เช่น ค่าใช้จ่ายบุคคล ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา ฯลฯ
8. สามารถลดอำนาจสหภาพแรงงานของการรถไฟฯลง เพราะว่าเมื่อจ้างภาคเอกชนเข้ามา ไม่มีปัญหาเรื่องแรงงานเกิดขึ้น
9. ประหยัดค่าใช้จ่ายลง เพราะว่าภาคเอกชนเสนอราคาค่าจ้างต่ำกว่าการรถไฟฯดำเนินการเอง โดยที่ประสิทธิภาพและความเท่าเทียมกันที่ได้รับจะไม่แตกต่างจากการดำเนินงานโดยการรถไฟฯ บางครั้งอาจจะดีกว่าด้วยซ้ำไป
10. ประสิทธิภาพการทำงานดีขึ้น และเป็นการเพิ่มคุณภาพของการบริการ เพราะว่าการรถไฟฯเป็นผู้ควบคุมการดำเนินงานให้ได้ปริมาณและคุณภาพระดับหนึ่ง ถ้าภาคเอกชนทำได้ไม่ดี การรถไฟฯมีสิทธิเลิกสัญญาและประกวดราคาใหม่ หรือบางกรณีมีการระบุโทษที่มีผลการดำเนินงานด้อยคุณภาพ หรือมีโบนัสให้ในกรณีที่การให้บริการมีคุณภาพดี และไม่มีการร้องเรียนจากผู้บริโภค

#### ผลเสีย

1. จำนวนภาคเอกชนที่เสนอให้บริการ บางครั้งการรถไฟฯหาคู่สัญญาภาคเอกชนได้ยาก ยิ่งมีภาคเอกชนที่เสนอให้บริการน้อยลงเท่าใด การรถไฟฯมีโอกาสเลือกผู้ประกอบการภาคเอกชนน้อยลงเท่านั้น
2. การคัดเลือกบริษัทภาคเอกชนเป็นการไม่ยุติธรรม เนื่องจากเป็นการแข่งขันที่ไม่สมบูรณ์ บางครั้งภาคเอกชนมีการรวมตัวกันประมูลราคา

3. ปัญหาการควบคุม การรถไฟฯควบคุมได้ยาก เพราะว่าภาคเอกชนหลีกเลี่ยงตลอดเวลาเมื่อเจ้าหน้าที่มาตรวจสอบ
4. การดำเนินงานของภาคเอกชนมีจุดประสงค์เพื่อแสวงหากำไรสูงสุด เมื่อมีการประมูลราคาผู้ประมูลราคาแต่ละรายได้ยื่นผลตอบแทนให้ในราคาสูง เมื่อประมูลได้ยอมที่จะเรียกผลตอบแทนให้ได้มากที่สุด ทำให้มีการละเมิดสัญญาเป็นประจำ
5. เมื่อภาคเอกชนละเมิดสัญญา การรถไฟฯต้องประมูลราคาใหม่ ทำให้สิ้นเปลืองค่าใช้จ่าย
6. การรถไฟฯต้องเตรียมพร้อมที่ให้บริการแทนภาคเอกชน ในกรณีที่ภาคเอกชนไม่สามารถทำตามสัญญาได้
7. เมื่อภาคเอกชนรายใหม่เข้ามาดำเนินงาน ไม่มีประสิทธิภาพในตอนแรก เพราะว่าภาคเอกชนรายใหม่ ต้องมาเริ่มศึกษางานใหม่
8. พนักงานของการรถไฟฯ มีการเรียกร้องต่อสหภาพแรงงานต่อต้านการให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมกิจกรรม เนื่องจากเกรงว่าถ้าภาคเอกชนเข้ามาร่วมดำเนินการแทนการรถไฟฯ ความมั่นคงในการทำงาน เงินเดือน และสวัสดิการต่างๆลดน้อยลง
9. การควบคุมและการตรวจสอบของภาคเอกชนคู่สัญญา บางครั้งกระทำโดยผู้ไม่ชำนาญและไม่มีการตรวจสอบอย่างสม่ำเสมอ ทำให้มีผลกระทบต่อการรถไฟฯในที่สุด

#### 4.2 ผลกระทบต่อผู้ประกอบการภาคเอกชน

##### ผลดี

1. ทำให้ภาคเอกชนมีรายได้เพิ่มมากขึ้น จากการเข้าร่วมกิจกรรมกับการรถไฟฯ
2. การแปรรูปส่งเสริมให้มีการแข่งขัน ให้มีอิสระ และให้มีการบริหารในเชิงเอกชน
3. การแปรรูปส่งผลให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในกิจกรรมมากขึ้น เท่ากับเป็นการสร้างงานภาคเอกชน ส่งเสริมให้เกิดการลงทุนภายในประเทศ และเกิดการใช้จ่ายประโยชน์จากเงินออมภาคเอกชนให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

##### ผลเสีย

1. ภาคเอกชนถูกแทรกแซงจากพลังทางการเมือง บางครั้งทำให้มีการยกเลิกสัญญาได้
2. ภาคเอกชนบางรายไม่อยากทำสัญญากับการรถไฟฯ ทั้งนี้เพราะเกิดปัญหาต่างๆ เช่น ความล่าช้าในการจ่ายเงิน เป็นต้น

### ปัจจัยที่มีส่วนทำให้การแปรรูปประสบผลสำเร็จ

จากประสบการณ์การแปรรูปของการรถไฟฯ ปัจจัยที่ทำให้การแปรรูปการรถไฟฯ ประสบความสำเร็จในบางส่วน ประกอบด้วยองค์ประกอบต่างๆ ดังนี้คือ

1. ความกล้าหาญของฝ่ายบริหารการรถไฟฯ ความสำเร็จในการดำเนินนโยบายการแปรรูปประการแรกก็คือ การที่ฝ่ายบริหารของการรถไฟฯ มีความกล้าหาญและมีเจตจำนงที่เด่นชัด ในการดำเนินการแปรรูป
2. การทำความเข้าใจและชี้แจงเหตุผล ที่ผ่านมาการดำเนินการแปรรูปของการรถไฟฯ ได้ทำความเข้าใจและชี้แจงกับกลุ่มพลังต่างๆ ที่ไม่เห็นด้วยกับนโยบายการแปรรูปมาโดยตลอด โดยเฉพาะอย่างยิ่งการทำความเข้าใจกับกลุ่มผู้ใช้แรงงานในการรถไฟฯ การทำความเข้าใจดังกล่าวเป็นการชี้แจงด้วยเหตุผลและเป็นไปอย่างเปิดเผยซึ่งจะมีผลทำให้ผู้ใช้แรงงานเหล่านี้สามารถรู้และทราบถึงประเด็นปัญหาที่ต้องแปรรูป
3. ภาวะทางเศรษฐกิจ เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจที่ตกต่ำหลังจากการขึ้นราคาน้ำมัน 2 ครั้ง คือครั้งแรกเมื่อปี พ.ศ. 2517 และครั้งที่สองเมื่อปี พ.ศ. 2523 ทำให้ภาวะทางการเงินและการคลังของการรถไฟฯ เสื่อมโทรมลง ความจำเป็นที่ต้องปลดเปลื้องภาระทางการเงินและการคลัง จึงเป็นเงื่อนไขที่สำคัญอีกข้อหนึ่งที่กระตุ้นให้เกิดการแปรรูป และนำไปสู่ความสำเร็จของการแปรรูป
4. ความพร้อมของภาคเอกชนที่เข้าร่วมกิจกรรมกับการรถไฟฯ ความสำเร็จของการแปรรูปที่ผ่านมามีอีกข้อหนึ่งก็คือ ความพร้อมของภาคเอกชนในประเด็นต่างๆ เช่น จำนวนเงินที่จะลงทุน ความสนใจของภาคเอกชนที่จะเข้าร่วมกิจกรรม เป็นต้น
5. สภาพการแข่งขัน กิจกรรมที่ดำเนินการแปรรูปที่ผ่านมามีส่วนมากดำเนินการภายใต้บรรยากาศการแข่งขันที่ใกล้เคียงกับภาคเอกชน และเป็นกิจกรรมที่สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพในภาคเอกชน ดังนั้นโอกาสที่ประสบความสำเร็จในการแปรรูปจึงเป็นไปได้สูง





จากประสบการณ์การแปรรูปการรถไฟฯ ประสบความสำเร็จ ทำให้มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลเพิ่มมากขึ้น อาจจะกล่าวได้ว่าถ้าแปรรูปรัฐวิสาหกิจอื่นๆ น่าจะประสบความสำเร็จเช่นกัน แต่การประสบความสำเร็จนั้นต้องมีเงื่อนไขบางประการ จากการศึกษา การรถไฟฯ เงื่อนไขความสำเร็จบางประการก็ได้เสนอไปแล้ว สำหรับการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ อื่นๆ น่าจะมีเงื่อนไขดังต่อไปนี้

1. การสนับสนุนทางการเมืองและนโยบายของรัฐ เป็นปัจจัยที่มีส่วน ทำให้การแปรรูปในรัฐวิสาหกิจต่างๆ ประสบความสำเร็จ สำหรับในประเทศไทยรัฐบาลได้ สนับสนุนให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินกิจกรรมอย่างจริงจัง โดยกำหนด เป็นนโยบายของรัฐที่แน่นอนและต่อเนื่อง ตลอดจนการแปลงนโยบายไปสู่ภาคปฏิบัติ
2. การเผยแพร่ความรู้และการประชาสัมพันธ์ การเผยแพร่ความรู้ และการประชาสัมพันธ์ มีส่วนทำให้การแปรรูปประสบความสำเร็จเป็นอย่างมาก ทั้งนี้การ ประชาสัมพันธ์อาจทำได้โดยการให้ข้อมูลต่างๆแก่ประชาชนทั่วไปให้เข้าใจถึงจุดมุ่งหมายของ การแปรรูป นอกจากนี้ยังเป็นการสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องกับเจ้าหน้าที่และพนักงาน รัฐวิสาหกิจที่ทำการต่อต้านและคัดค้านการแปรรูป
3. ภาวะเศรษฐกิจ ช่วงภาวะเศรษฐกิจตกต่ำทำให้ประเทศต่างๆ ประสบกับปัญหาหนี้สินทั้งภายในและภายนอกประเทศที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างมากในช่วง 2 ทศวรรษ ที่ผ่านมา ทำให้แหล่งเงินกู้ระดับโลก อย่างเช่น ธนาคารโลก และกองทุนการเงิน ระหว่างประเทศ เข้มงวดกวัดขันอย่างมากในการพิจารณาปล่อยเงินกู้ รวมทั้งได้เสนอ แนวทางการแปรรูปอย่างจริงจังในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา นับว่าเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ทำให้การ แปรรูปประสบความสำเร็จในระยะต่อมา
4. เสถียรภาพทางการเมืองและความมั่นคงของรัฐ เสถียรภาพทาง การเมืองและความมั่นคงของรัฐเป็นปัจจัยที่สำคัญอีกปัจจัยหนึ่ง ที่มีผลทำให้การแปรรูปประสบ ความสำเร็จ ทั้งนี้ถ้าหากประเทศมีเสถียรภาพแล้ว ความเป็นไปได้ในการแปรรูปก็จะมีมาก ในทางกลับกันถ้าหากประเทศไม่มีเสถียรภาพ การแปรรูปย่อมจะมีปัญหาและอุปสรรคต่างๆ ตามมา เช่น การต่อต้านและคัดค้านของเจ้าหน้าที่และพนักงานซึ่งนำไปสู่ความวุ่นวายได้

## ปัญหาและอุปสรรคการแปรรูปที่ผ่านมา

จากประสบการณ์การแปรรูปของการรถไฟที่ผ่านมา ประสบปัญหาและอุปสรรค  
ดังนี้คือ

1. การรถไฟเป็นรัฐวิสาหกิจที่จัดตั้งขึ้นโดยกฎหมายเฉพาะ นั่นคือจัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการรถไฟ พ.ศ.2494 ขั้นตอนการแปรรูปจึงมีความยุ่งยากและเสียเวลามาก เนื่องจากต้องเสนอเป็นกฎหมายผ่านรัฐสภา ในกรณีนี้ควรมีการออกกฎหมายเปิดเสรีเพื่อให้การแปรรูปที่จัดตั้งขึ้นโดยกฎหมายเฉพาะเป็นไปอย่างรวดเร็วยิ่งขึ้น

2. กิจกรรมที่การรถไฟ ต้องการให้แปรรูปที่ผ่านมาส่วนมากเป็นกิจกรรมที่การรถไฟ ดำเนินการเองไม่ประสบผลสำเร็จ นั่นคือ ดำเนินกิจการขาดทุนและมีหนี้สินจำนวนมาก กิจกรรมเหล่านี้มักไม่เป็นที่ต้องการของภาคเอกชน ดังนั้นกิจกรรมของการรถไฟที่ดำเนินงานขาดทุน ควรจะมีการให้สิทธิพิเศษบางอย่าง เพื่อเป็นการจูงใจให้เอกชนเข้าร่วมกิจการ

3. กระทรวงคมนาคมซึ่งเป็นกระทรวงเจ้าสังกัดของการรถไฟ และเป็นผู้มีบทบาทในการพิจารณาเรื่องการแปรรูป คงเป็นเรื่องธรรมดาที่การพิจารณาเรื่องของตนเองมีส่วนได้เสีย ผู้พิจารณามีความลำเอียงเข้าข้างตัวเอง โดยเฉพาะอย่างยิ่งถ้ามีการคิดว่าการแปรรูปจะเป็นการลดขนาดของตัวเองลง กรณีนี้ควรจัดตั้งหน่วยเฉพาะกิจ หรือหน่วยงานกลาง ทำหน้าที่ศึกษาและคัดเลือกกิจกรรมที่สมควรแปรรูป โดยเสนอให้คณะรัฐมนตรีอนุมัติดำเนินการได้ทันที ไม่ต้องอยู่ภายใต้การควบคุมของหน่วยราชการต้นสังกัด เพื่อให้การแปรรูปเป็นไปในแนวทางที่ควรทำ

4. การไม่เห็นด้วยหรือการต่อต้านการแปรรูปจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง นับว่าไม่เป็นสิ่งผิดปกติแต่อย่างใด เพราะโดยทั่วไปแล้วคนเรามักไม่ชอบการเปลี่ยนแปลง ถ้าหากคิดว่ากิจกรรมที่ตนเองทำดีอยู่แล้ว ดังนั้นกรณีนี้ควรให้ความกระจ่างและความเข้าใจแก่บรรดาพนักงานและสหภาพแรงงานให้เกิดขึ้นอย่างกว้างขวางถึงเหตุผลความจำเป็น และประโยชน์ที่ประเทศชาติจะได้รับโดยส่วนรวม โดยมีการปรับทัศนคติต่างๆ ให้เข้าใจ ความคิดของการแปรรูปไปในทางที่สร้างสรรค์ มิเช่นนั้นแล้วจะทำให้เกิดความเข้าใจผิดและแปรเจตนาการแปรรูปไปในทางอื่นได้

อย่างไรก็ดี ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นกับการรถไฟฯ ก็ไม่ใช่เป็นเรื่องผิดปกติแต่อย่างใด ทั้งนี้เพราะว่าการแปรรูปรัฐวิสาหกิจอื่นๆ ก็ประสบปัญหาและอุปสรรคเช่นเดียวกัน จากการประมวลผลเอกสารต่างๆ ที่รัฐวิสาหกิจได้ดำเนินการแปรรูปแล้ว ปัญหาและอุปสรรคที่ประมวลได้มีดังต่อไปนี้

1. พลังต่อต้านและการคัดค้าน จากเจ้าหน้าที่และพนักงานของรัฐวิสาหกิจ เพราะหากรัฐบาลแสดงเจตจำนงที่จะแปรรูป การรวมตัวประท้วงเพื่อต่อต้านก็จะเกิดขึ้นทันที เนื่องจากเกรงว่าจะสูญเสียสิทธิประโยชน์ไปจากเดิม กรณีนี้ควรให้ความกระจ่างแก่บรรดาเจ้าหน้าที่และพนักงานของรัฐวิสาหกิจให้เห็นถึงความจำเป็น และประโยชน์ของการแปรรูป
2. ขั้นตอนต่างๆ ในการแปรรูปค่อนข้างจะยุ่งยากซับซ้อน และใช้เวลานาน โดยเฉพาะรัฐวิสาหกิจที่มีได้อยู่ในรูปบริษัทจำกัด กรณีนี้ควรออกกฎหมายเฉพาะ เพื่อให้การแปรรูปเป็นไปอย่างรวดเร็วยิ่งขึ้น
3. หน่วยราชการต้นสังกัด ส่วนมากหน่วยราชการต้นสังกัดไม่สนับสนุนให้มีการแปรรูปในสังกัดของตนเอง อาจจะเป็นเพราะต้องการรักษาฐานะอำนาจของตน หรืออาจจะเป็นเพราะยังไม่เห็นความจำเป็นในการแปรรูป ทำให้หน่วยราชการต้นสังกัดพยายามหลีกเลี่ยงการแปรรูปตลอดเวลา กรณีนี้ควรจัดตั้งหน่วยเฉพาะกิจหรือหน่วยงานกลาง ทำหน้าที่ศึกษาและคัดเลือกกิจกรรมที่สมควรแปรรูป
4. ภาคเอกชนยังขาดความมั่นใจในการลงทุน เนื่องจากนโยบายของรัฐบาลยังมีความลึกลับ กรณีนี้รัฐบาลควรกำหนดนโยบายที่แน่นอนลงไป เพื่อให้เกิดความมั่นใจแก่ภาคเอกชนที่จะเข้าร่วมกิจกรรม
5. ส่วนมากรัฐวิสาหกิจที่ต้องการให้แปรรูป เป็นรัฐวิสาหกิจที่ผลการดำเนินงานขาดทุนและมีหนี้สินเป็นจำนวนมาก รัฐวิสาหกิจเหล่านี้ย่อมไม่เป็นที่ต้องการของภาคเอกชน กรณีนี้การแปรรูปอาจดำเนินการควบคู่กันไปกับรัฐวิสาหกิจที่มีกำไร