

บทที่ 6

ผลการศึกษา

ตามมติของรัฐมนตรี เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ปรับโครงสร้างบริหารองค์กร โดยแบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ 1) ส่วนโครงสร้างพื้นฐาน 2) ส่วนการให้บริการรถไฟ และ 3) ส่วนการจัดการบริหารทรัพย์สิน ทั้งนี้เพื่อให้การรถไฟฯ สามารถดำเนินงานต่อไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ ให้บริการที่ดีแก่ประชาชนและพัฒนาองค์กรให้พ้นจากสภาพการขาดทุน ตามโครงสร้างใหม่ข้างต้นรัฐจะรับภาระซ่อมบำรุงและก่อสร้างส่วน โครงสร้างพื้นฐานทั้งหมด และให้การรถไฟฯ รับผิดชอบดำเนินการและลงทุนในสองส่วนที่เหลือ

เนื่องจากกระบวนการปรับโครงสร้างบริหาร ฯ ให้เสร็จสมบูรณ์นั้น จำเป็นต้องใช้ระยะเวลา ดังนั้น ในช่วงแรก ๆ จึงยังคงอยู่ภายใต้การจัดการของรัฐบาล ซึ่งกระบวนการปรับโครงสร้างของ รฟท. จะแยกไปจัดตั้งเป็นบริษัทของรัฐบาลบางส่วน โดยดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติทุนรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2542 ซึ่งมีสาระการปรับโครงสร้างของ รฟท. คือ ให้แยกสถาบันที่บริหารทางรถไฟออกจากสถาบันที่บริหารขบวนรถ และมีหน่วยงานกำกับดูแลอิสระมาควบคุมดูแลการประกอบกิจการรถไฟ ซึ่งกระทรวงการคลังคาดว่าจะสามารถจัดตั้งองค์กรกำกับดูแลอิสระได้ในปี พ.ศ.2546-2547

แนวคิดในการปรับโครงสร้างบริหาร ได้แก่ การทำโครงสร้างบริหารของการรถไฟฯ ให้เหมือนระบบขนส่งอื่น ซึ่งจะทำการดำเนินงานอยู่ภายใต้พื้นฐานเดียวกัน กล่าวคือ รัฐจะต้องรับภาระทางด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้งหมด

เงื่อนไขที่จำเป็นสำหรับดำเนินการตามโครงสร้างบริหารใหม่

1. การบริหารทั้งหมดยังอยู่ภายใต้องค์กรเดียวกัน แต่มี 3 ระบบบัญชี คือ ระบบบัญชีโครงสร้างขนส่ง ระบบบัญชีเดินรถขนส่ง และระบบธุรกรรมอื่นๆ
2. รัฐบาลเป็นผู้ลงทุนพัฒนาโครงสร้างขนส่งทั้งใหม่และเก่า เพื่อสร้างฐานในการประกอบการธุรกิจที่เท่าเทียมและสามารถแข่งขันกับระบบขนส่งอื่น
3. รัฐบาลจะเป็นผู้บำรุงรักษาโครงสร้างขนส่งทางรถไฟ ได้แก่ ทางรถไฟ สถานี และระบบอาณัติสัญญาณ โดยจัดสรรเงินงบประมาณให้ดำเนินการ ในลักษณะที่รัฐบาลกระทำต่อระบบขนส่งทางถนน
4. โดยทั่วไป การรถไฟฯ จะมีความเป็นอิสระในการปรับเปลี่ยนบริการและยกเลิกการเดินขบวนรถที่ไม่คุ้มค่าใช้จ่าย กิจการใดที่มีความชัดเจนว่าไม่คุ้มทุนแต่รัฐบาลยืนยันให้ดำเนินการต่อไปจะได้รับการชดเชย ในลักษณะการว่าจ้างให้ดำเนินกิจการนั้น
5. การรถไฟฯสามารถปรับค่าบริการได้โดยอาศัยหลักกลไกตลาดซึ่งต้องได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงคมนาคมก่อน และถ้าพิสูจน์ได้ว่ากิจการใดไม่คุ้มทุน แต่รัฐบาลยังคงต้องการให้ดำเนินกิจการนั้นต่อไปโดยไม่ปรับค่าบริการ รัฐบาลจะต้องจ่ายเงินชดเชยส่วนที่ขาดในลักษณะจ้างให้ดำเนินงานในกิจการนั้นๆ
6. จะยังไม่มีมีการปรับค่าบริการในระยะประมาณ 2-3 ปี โดยขอให้นำเงินรายได้ที่ไม่ใช่การเดินรถขนส่ง (Non-Rail revenue) เข้าบัญชีด้านกิจการเดินรถขนส่งก่อนและการรถไฟฯ จะนำรายได้ส่วนนี้ไปปรับ

ปรับปรุงบริการให้ดีขึ้นจนเป็นที่น่าพอใจ จึงจะมีการปรับราคาค่าบริการ หลังจากนั้นรายได้ส่วนนี้จะกลับไปเข้าบัญชีโครงสร้างขนส่งเพื่อแบ่งเบาภาระของรัฐบาล

6.1 การศึกษาเปรียบเทียบผลการดำเนินงานก่อนและหลังการปรับโครงสร้างการรถไฟแห่งประเทศไทย

6.1.1 ประเมินผลการผลการดำเนินงานของกิจกรรมต่างๆ ตามโครงสร้างการบริหารเดิม

ประเด็นการศึกษานี้เป็นการประเมินผลการผลการดำเนินงานของกิจกรรมต่างๆ โดยจะแยกเป็น 3 บัญชีภายใต้โครงสร้างการบริหารเดิม(การรถไฟฯยังคงรับภาระในส่วนโครงสร้างพื้นฐาน) ในการจัดทำประมาณการรายได้-รายจ่ายนี้ จะจัดทำเป็นระยะ 10 ปี ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2542-2551 โดยอาศัยข้อมูลทางการเงินในอดีตและสมมติฐานทางการเงินจากการรถไฟแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม และจากการสัมภาษณ์หัวหน้าฝ่ายต่างๆ ของการรถไฟฯ

จากตารางที่ 6.1.1 จะเห็นได้ว่า หาก รฟท. ยังคงดำเนินงานภายใต้โครงสร้างบริหารเดิม จะทำให้มีผลขาดทุนอย่างต่อเนื่องไปจนถึงปี 2551 โดยในส่วนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานจะมีผลขาดทุนเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ เนื่องจากในส่วนโครงสร้างขนส่งทางและระบบอาณัติสัญญาณฯ นี้ ไม่มีรายได้ มีแต่ค่าใช้จ่ายทั้งสิ้นที่ค่อนข้างสูง เพราะต้องใช้งบลงทุนในการก่อสร้างทาง ต้นทุนในการบำรุงรักษา ต้นทุนในการก่อสร้างระบบอาณัติสัญญาณ และโทรคมนาคม ฯลฯ นอกจากนี้ ในส่วนของการให้บริการเดินรถขนส่ง ปรากฏว่ามีผลขาดทุนอย่างต่อเนื่องจนถึงปี 2548 เฉลี่ยปีละ 2,024.29 ล้านบาทในปีถัดไป จึงค่อยๆ มีกำไร เนื่องจากมีการคาดการณ์จากองค์กรฝ่ายต่าง ๆ รวมทั้งจากแผนหลักการขนส่ง พ.ศ. 2542-2549 ที่มีการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารทางรถไฟจะมีอัตราการเพิ่มเฉลี่ยร้อยละ 0.86 ต่อปี ในช่วงปี 2544-2549 และร้อยละ 0.88 ในช่วงปี 2549-2554 ในส่วนของการขนส่งสินค้าทางรถไฟจะมีอัตราการเพิ่มเฉลี่ยร้อยละ 2.15 ต่อปี ในช่วงเวลาเดียวกัน แต่อย่างไรก็ตาม หาก รฟท. ยังอยู่ภายใต้โครงสร้างบริหารเดิมและไม่มีการจัดการที่ดีพอ ก็จะส่งผลให้ รฟท. มีดอกเบี้ยจ่ายที่เพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ ซึ่งต้นทุนนี้จะทำให้ รฟท. มีกำไรสุทธิที่ลดลงอย่างแน่นอน

ในส่วนของธุรกรรมอื่นๆ มีรายได้ส่วนใหญ่จากการบริหารทรัพย์สิน คิดเป็นร้อยละ 65 ของรายได้จากบัญชีธุรกรรมอื่นๆ ทั้งหมด รายได้ส่วนอื่นๆ ประกอบด้วย เงินชดเชยค่าที่ดิน , ค่าธรรมเนียมการดำเนินงาน I.C.D. ที่ลาดกระบัง ฯลฯ ส่วนรายได้ค่าตอบแทนโครงการเคเบิลไฮแควนำแสง * มีสมมติฐานว่าจะไม่ได้รับตั้งแต่ปี 2542 เป็นต้นไป แต่อย่างไรก็ตาม บัญชีธุรกรรมอื่นๆ โดยรวมแล้ว ยังคงมีกำไรขั้นต้นมาโดยตลอด ประกอบกับในส่วนบัญชีนี้มีต้นทุนเพียงเล็กน้อยเท่านั้นจากต้นทุนในการบริหารและค่าเสื่อมราคา

* เป็นสัญญาร่วมลงทุนระหว่างองค์กร โทรศัทพ์แห่งประเทศไทย (ท.ศ.ท.) การรถไฟฯและบริษัท คอมลิงค์ จำกัด เพื่อดำเนินงานโครงข่ายเคเบิลไฮแควนำแสงตามเส้นทางรถไฟ เป็นข่ายรองรับวงจรทางไกล และข่ายสำรองฉุกเฉินของ ทศท. และเพื่อให้รฟท.ใช้เป็นระบบสื่อสารสัญญาณควบคุมการเดินรถและเป็นระบบโทรคมนาคมสำหรับการบริหารงานภายใน โดยบ.คอมลิงค์ จะเป็นผู้จัดหาและดำเนินการเรื่องโครงข่าย ต่อมาเมื่อมีปัญหาเกิดขึ้นในเรื่องการแบ่งผลประโยชน์ที่มีการใช้หลักเกณฑ์ในการคำนวณส่วนแบ่งรายได้ไม่เหมือนกัน ทำให้บ.คอมลิงค์ได้ฟ้องศาล ดังนั้น หลังจากที่ ทศท.แพ้คดี จึงส่งผลให้ ทศท.หยุดจ่ายส่วนแบ่งรายได้ให้แก่ รฟท.ตั้งแต่เดือนมีนาคม พ.ศ.2541 และยังคงหยุดการชำระเงินส่วนแบ่งรายได้มาจนถึงปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม หากในอนาคตมีข้อยุติและ ทศท.กลับมาจ่ายส่วนแบ่งรายได้ให้ รฟท.อีกครั้ง ก็อาจจะทำให้รายได้ของ รฟท. ในส่วนนี้เพิ่มขึ้น และส่งผลให้ผลของการปรับ โครงสร้างเปลี่ยนแปลงไปในเชิงบวกมากขึ้น

ตารางที่ 6.1.1 ประมาณการรายได้-รายจ่าย ระยะ 10 ปี ตั้งแต่ปี 2542-2551 (โครงสร้างบริหารเดิม)

หน่วย : ล้านบาท * รายละเอียดจากภาคผนวก ก 1, ก 2	ปี 2542				ปี 2543			
	บัญชีโครงสร้างขนส่ง ทางและ ระบบอาณัติสัญญาณ	บัญชีเดินรถขนส่ง ขบวนรถ	บัญชี ธุรกรรมอื่น ๆ	บัญชีรวม	บัญชีโครงสร้างขนส่ง ทางและ ระบบอาณัติสัญญาณ	บัญชีเดินรถขนส่ง ขบวนรถ	บัญชี ธุรกรรมอื่น ๆ	บัญชีรวม
รายได้								
การสินค้า		1,526.466		1,526.466		1,668.983		1,668.983
การโดยสาร		4,052.500		4,052.500		4,349.848		4,349.848
การร่วมบริหารย่านขนถ่ายสินค้า								
ค่าธรรมเนียมการดำเนินงาน I.C.D. ที่ลาดกระบัง			196.195	196.195			241.762	241.762
รายได้จากการบริหารทรัพย์สิน*			812.110	812.110			938.930	938.930
เงินชดเชยค่าที่ดิน*			122.600	122.600			142.600	142.600
ค่าธรรมเนียมการจัดประโยชน์ที่ดิน*			43.270	43.270			49.760	49.760
ค่าตอบแทนโครงการเคเบิลไฮแควน้าแสง								
รายได้อื่นๆ*		46.062	79.705	125.767		46.712	83.690	130.402
รวม	0.000	5,625.028	1,253.880	6,878.908	0.000	6,065.543	1,456.742	7,522.285
ค่าใช้จ่าย								
การบำรุงรักษาทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง	1,734.326	147.726	5.160	1,887.212	1,718.761	150.911	5.275	1,874.947
การบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน		1,772.403		1,772.403		1,823.962		1,823.962
รายจ่ายในการเดินรถ		4,372.718		4,372.718		4,520.655		4,520.655
รายจ่ายพนักงานเครื่องกั้นถนน	108.000			108.000	111.900			111.900
รายจ่ายในการบริหาร	194.843	301.435	48.509	544.787	199.751	310.534	48.818	559.103
รวม	2,037.269	6,594.282	53.669	8,685.220	2,030.412	6,806.062	54.093	8,890.567
กำไร(ขาดทุน)ก่อนรวมค่าเสื่อมราคา	(2,037.269)	(969.254)	1,200.211	(1,806.312)	(2,030.412)	(740.519)	1,402.649	(1,368.282)
ค่าเสื่อมราคา	562.524	796.086	16.203	1,374.813	652.334	805.493	18.241	1,476.068
กำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงานก่อนรวมดอกเบี้ยเงินกู้	(2,599.793)	(1,765.340)	1,184.008	(3,181.125)	(2,682.746)	(1,546.012)	1,384.408	(2,844.350)
ดอกเบี้ยจ่าย	214.690	1,245.500		1,460.190	240.700	1,516.290		1,756.990
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	(2,814.483)	(3,010.84)	1,184.008	(4,641.315)	(2,923.446)	(3,062.302)	1,384.408	(4,601.34)

ตารางที่ 6.1.1 ประมาณการรายได้-รายจ่าย ระยะ 10 ปี ตั้งแต่ปี 2542-2551 (โครงสร้างบริหารเดิม) ต่อ

หน่วย : ล้านบาท * รายละเอียดดูจากภาคผนวก ก 1 , ก 2	ปี 2544				ปี 2545			
	บัญชีโครงสร้างขนส่ง ทางและ ระบบอาณัติสัญญาณ	บัญชีเดินรถขนส่ง ขบวนรถ	บัญชี ธุรกรรมอื่น ๆ	บัญชีรวม	บัญชีโครงสร้างขนส่ง ทางและ ระบบอาณัติสัญญาณ	บัญชีเดินรถขนส่ง ขบวนรถ	บัญชี ธุรกรรมอื่น ๆ	บัญชีรวม
รายได้								
การสินค้า		1,827.348		1,827.348		2,161.237		2,161.237
การโดยสาร		5,043.848		5,043.848		5,582.849		5,582.849
การร่วมบริหารขบวนขนถ่ายสินค้า							149.000	149.000
ค่าธรรมเนียมการดำเนินงาน I.C.D. ที่ลาดกระบัง			274.322	274.322			298.128	298.128
รายได้จากการบริหารทรัพย์สิน*			956.538	956.538			1,112.185	1,112.185
เงินชดเชยค่าที่ดิน*			127.600	127.600			57.600	57.600
ค่าธรรมเนียมการจัดประโยชน์ที่ดิน*			57.220	57.220			74.390	74.390
ค่าตอบแทนโครงการเคเบิลไขว้หน้าแสง								
รายได้อื่นๆ*		47.378	87.875	135.253		48.060	92.268	140.328
รวม	0.000	6,918.574	1,503.555	8,422.129	0.000	7,792.146	1,783.571	9,575.717
ค่าใช้จ่าย								
การบำรุงรักษาทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง	1,690.276	154.259	5.395	1,849.930	1,651.434	157.623	5.517	1,814.574
การบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน		1,792.635		1,792.635		1,841.696		1,841.696
รายจ่ายในการเดินรถ		4,322.394		4,322.394		4,433.862		4,433.862
รายจ่ายพนักงานเครื่องกั้นถนน	115.800			115.800	119.800			119.800
รายจ่ายในการบริหาร	205.185	320.945	48.918	575.048	209.376	330.692	48.397	588.465
รวม	2,011.261	6,590.233	54.313	8,655.807	1,980.610	6,763.873	53.914	8,798.397
กำไร(ขาดทุน)ก่อนรวมค่าเสื่อมราคา	(2,011.261)	328.341	1,449.242	(233.678)	(1,980.610)	1,028.273	1,729.657	777.320
ค่าเสื่อมราคา	881.919	810.246	18.241	1,710.406	1,579.553	822.128	18.241	2,419.922
กำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงานก่อนรวมดอกเบี้ยเงินกู้	(2,893.180)	(481.905)	1,431.001	(1,944.084)	(3,560.163)	206.145	1,711.416	(1,642.602)
ดอกเบี้ยจ่าย	287.490	1,965.050		2,252.540	330.240	2,399.540		2,729.780
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	(3,180.67)	(2,446.955)	1,431.001	(4,196.624)	(3,890.403)	(2,193.395)	1,711.416	(4,372.382)

ตารางที่ 6.1.1 ประมาณการรายได้-รายจ่าย ระยะ 10 ปี ตั้งแต่ปี 2542-2551 (โครงสร้างบริหารเดิม) ต่อ

หน่วย : ล้านบาท * รายละเอียดดูจากภาคผนวก ก 1 , ก 2	ปี 2546				ปี 2547			
	บัญชีโครงสร้างขนส่ง ทางและ ระบบอาณัติสัญญาณ	บัญชีเดินรถขนส่ง ขบวนรถ	บัญชี ธุรกรรมอื่น ๆ	บัญชีรวม	บัญชีโครงสร้างขนส่ง ทางและ ระบบอาณัติสัญญาณ	บัญชีเดินรถขนส่ง ขบวนรถ	บัญชี ธุรกรรมอื่น ๆ	บัญชีรวม
รายได้								
การสินค้า		2,554.125		2,554.125		2,766.012		2,766.012
การโดยสาร		6,097.848		6,097.848		6,615.848		6,615.848
การร่วมบริหารขบวนขนถ่ายสินค้า			157.000	157.000			165.000	165.000
ค่าธรรมเนียมการดำเนินงาน I.C.D. ที่ลาดกระบัง			315.330	315.330			330.903	330.903
รายได้จากการบริหารทรัพย์สิน*			1,138.562	1,138.562			1,085.609	1,085.609
เงินชดเชยค่าที่ดิน*			57.600	57.600			60.000	60.000
ค่าธรรมเนียมการจัดประโยชน์ที่ดิน*			81.830	81.830			90.010	90.010
ค่าตอบแทนโครงการเคเบิลไถ่แก้วน้ำแสง								
รายได้อื่นๆ*		48.760	96.883	145.643		49.478	101.726	151.204
รวม	0.000	8,700.733	1,847.205	10,547.938	0.000	9,431.338	1,833.248	11,264.586
ค่าใช้จ่าย								
การบำรุงรักษาทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง	1,658.746	160.925	5.636	1,825.307	1,689.498	164.901	5.778	1,860.177
การบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน		1,897.478		1,897.478		1,943.683		1,943.683
รายจ่ายในการเดินรถ		4,546.054		4,546.054		4,626.976		4,626.976
รายจ่ายพนักงานเครื่องกั้นถนน	124.000			124.000	128.300			128.300
รายจ่ายในการบริหาร	214.476	340.477	49.047	604.000	220.445	351.539	48.193	620.177
รวม	1,997.222	6,944.934	54.683	8,996.839	2,038.243	7,087.099	53.971	9,179.313
กำไร(ขาดทุน)ก่อนรวมค่าเสื่อมราคา	(1,997.222)	1,755.799	1,792.522	1,551.099	(2,038.243)	2,344.239	1,779.277	2,085.273
ค่าเสื่อมราคา	2,182.671	824.202	18.241	3,025.114	2,477.560	824.201	18.241	3,320.002
กำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงานก่อนรวมดอกเบี้ยเงินกู้	(4,179.893)	931.597	1,774.281	(1,474.015)	(4,515.803)	1,520.038	1,761.036	(1,234.729)
ดอกเบี้ยจ่าย	358.650	2,645.280		3,003.930	358.660	2,762.250		3,120.910
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	(4,538.543)	(1,713.683)	1,774.281	(4,477.945)	(4,874.463)	(1,242.212)	1,761.036	(4,355.639)

ตารางที่ 6.1.1 ประมาณการรายได้-รายจ่าย ระยะ 10 ปี ตั้งแต่ปี 2542-2551 (โครงสร้างบริหารเดิม) ต่อ

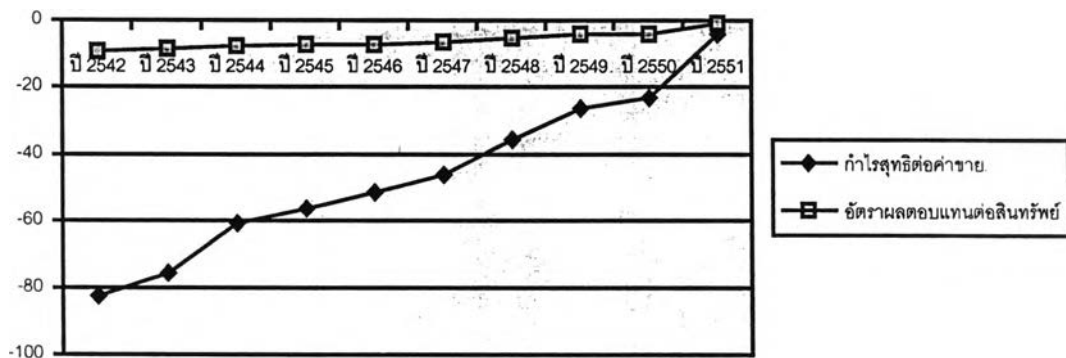
หน่วย : ล้านบาท * รายละเอียดดูจากภาคผนวก ก 1. ก 2	ปี 2548				ปี 2549			
	บัญชีโครงสร้างขนส่ง ทางและ ระบบอาณัติสัญญาณ	บัญชีเดินรถขนส่ง ขบวนรถ	บัญชี ธุรกรรมอื่น ๆ	บัญชีรวม	บัญชีโครงสร้างขนส่ง ทางและ ระบบอาณัติสัญญาณ	บัญชีเดินรถขนส่ง ขบวนรถ	บัญชี ธุรกรรมอื่น ๆ	บัญชีรวม
รายได้								
การสินค้า		2,999.898		2,999.898		3,258.782		3,258.782
การโดยสาร		7,231.848		7,231.848		7,954.848		7,954.848
การร่วมบริหารย่านขนถ่ายสินค้า			174.000	174.000			188.000	188.000
ค่าธรรมเนียมการดำเนินงาน I.C.D. ที่ลาดกระบัง			347.231	347.231			357.680	357.680
รายได้จากการบริหารทรัพย์สิน*			1,142.119	1,142.119			1,178.131	1,178.131
เงินชดเชยค่าที่ดิน*			60.000	60.000			60.000	60.000
ค่าธรรมเนียมการจัดประโยชน์ที่ดิน*			99.020	99.020			108.920	108.920
ค่าตอบแทนโครงการเคเบิลไฮเวย์นำแสง								
รายได้อื่นๆ*		50.215	106.813	157.028		50.972	112.153	163.125
รวม	0.000	10,281.961	1,929.183	12,211.144	0.000	11,264.602	2,004.884	13,269.486
ค่าใช้จ่าย								
การบำรุงรักษาทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง	1,631.777	169.742	5.948	1,807.467	1,609.766	174.351	6.111	1,790.228
การบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน		1,991.940		1,991.940		2,043.238		2,043.238
รายจ่ายในการเดินรถ		4,717.023		4,717.023		4,799.122		4,799.122
รายจ่ายพนักงานเครื่องกั้นถนน	132.800			132.800	137.400			137.400
รายจ่ายในการบริหาร	225.849	362.798	47.973	636.620	230.928	373.688	48.069	652.685
รวม	1,990.426	7,241.503	53.921	9,285.850	1,978.094	7,390.399	54.180	9,422.673
กำไร(ขาดทุน)ก่อนรวมค่าเสื่อมราคา	(1,990.426)	3,040.458	1,875.262	2,925.294	(1,978.094)	3,874.203	1,950.704	3,846.813
ค่าเสื่อมราคา	2,701.475	824.202	18.241	3,543.918	3,109.979	834.568	18.241	3,962.788
กำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงานก่อนรวมดอกเบี้ยเงินกู้	(4,691.901)	2,216.256	1,857.021	(618.624)	(5,088.073)	3,039.635	1,932.463	(115.975)
ดอกเบี้ยจ่าย	346.180	2,716.910		3,063.090	337.650	2,520.750		2,858.400
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	(5,038.081)	(500.654)	1,857.021	(3,681.714)	(5,425.723)	518.885	1,932.463	(2,974.375)

ตารางที่ 6.1.1 ประมาณการรายได้-รายจ่าย ระยะ 10 ปี ตั้งแต่ปี 2542-2551 (โครงสร้างบริหารเดิม) ต่อ

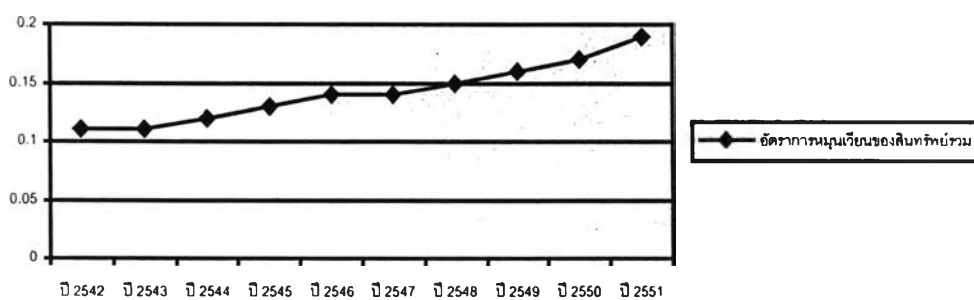
หน่วย : ล้านบาท * รายละเอียดดูจากภาคผนวก ก 1, ก 2	ปี 2550				ปี 2551			
	บัญชีโครงสร้างขนส่ง ทางและ ระบบอาณัติสัญญาณ	บัญชีเดินรถขนส่ง ขบวนรถ	บัญชี ธุรกรรมอื่น ๆ	บัญชีรวม	บัญชีโครงสร้างขนส่ง ทางและ ระบบอาณัติสัญญาณ	บัญชีเดินรถขนส่ง ขบวนรถ	บัญชี ธุรกรรมอื่น ๆ	บัญชีรวม
รายได้								
การสินค้า		3,545.665		3,545.665		3,863.547		3,863.547
การโดยสาร		8,825.848		8,825.848		9,888.848		9,888.848
การร่วมบริหารย่านขนถ่ายสินค้า			198.000	198.000			208.000	208.000
ค่าธรรมเนียมการดำเนินงาน I.C.D. ที่ลาดกระบัง			360.124	360.124			360.124	360.124
รายได้จากการบริหารทรัพย์สิน*			1,220.458	1,220.458			1,355.610	1,355.610
เงินชดเชยค่าที่ดิน*			60.000	60.000				
ค่าธรรมเนียมการจัดประโยชน์ที่ดิน*			119.810	119.810			131.790	131.790
ค่าตอบแทนโครงการเคเบิลไฮแควนำแสง								
รายได้อื่นๆ*		51.748	117.760	169.508		52.545	123.647	176.192
รวม	0.000	12,423.261	2,076.152	14,499.413	0.000	13,804.940	2,179.171	15,984.111
ค่าใช้จ่าย								
การบำรุงรักษาทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง	1,657.060	179.685	6.298	1,843.043	1,675.998	185.138	5.489	1,867.625
การบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน		2,098.590		2,098.590		2,159.430		2,159.430
รายจ่ายในการเดินรถ		4,788.970		4,788.970		4,778.655		4,778.655
รายจ่ายพนักงานเครื่องกั้นถนน	142.200			142.200	147.200			147.200
รายจ่ายในการบริหาร	235.854	383.513	47.040	666.407	242.887	397.373	48.174	688.434
รวม	2,035.114	7,450.758	53.338	9,539.210	2,066.085	7,520.596	54.663	9,641.344
กำไร(ขาดทุน)ก่อนรวมค่าเสื่อมราคา	(2,035.114)	4,972.503	2,022.814	4,960.203	(2,066.085)	6,284.344	2,124.508	6,342.767
ค่าเสื่อมราคา	3,439.726	836.641	18.241	4,294.608	3,833.486	836.642	18.241	4,688.369
กำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงานก่อนรวมดอกเบี้ยเงินกู้	(5,474.840)	4,135.862	2,004.573	665.595	(5,899.571)	5,447.702	2,106.267	1,654.398
ดอกเบี้ยจ่าย	323.720	3,201.380		3,525.100	308.750	1,884.290		2,193.040
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	(5,798.560)	934.482	2,004.573	(2,859.505)	(6,208.321)	3,563.412	2,106.267	(538.642)

แผนภาพที่ 12 วิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงิน (Financial ratio) ภายใต้โครงสร้างบริหารเดิม

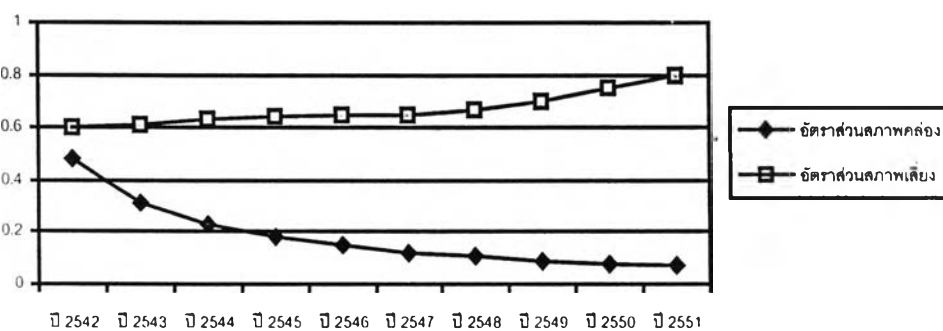
อัตราส่วนประสิทธิภาพในการหากำไร



อัตราส่วนประสิทธิภาพในการดำเนินงานกิจการ



อัตราส่วนสภาพคล่องและสภาพเสี่ยง



* ดูรายละเอียดการคำนวณตัวเลขจากภาคผนวก ก.3

จากแผนภาพที่ 12 จะเห็นได้ว่า อัตราส่วนประสิทธิภาพในการหากำไร (Profitability Ratios) ของ รฟท. เป็นลบทั้งหมด กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ รฟท. ไม่สามารถหากำไรให้กับกิจการได้ในช่วงปี พ.ศ. 2542-2551 หาก รฟท. ยังคงดำเนินงานภายใต้โครงสร้างบริหารเดิม

อัตราส่วนกำไรสุทธิ (Net profit margin) โดยเฉลี่ยแล้ว รฟท. มีอัตราส่วนกำไรสุทธิเท่ากับ -46.19% ต่อปี หมายความว่า รฟท. มีผลขาดทุนสุทธิเป็น 46.19% ของรายได้จากการให้บริการ หรือ รฟท. มีรายได้จากการให้บริการ 100 บาท จะเกิดผลขาดทุนสุทธิ 46.19 บาท

อัตราผลตอบแทนต่อเงินลงทุน (Return on Investment : ROI) โดยเฉลี่ยแล้ว รฟท. มี ROI เท่ากับ -6.05% ต่อปี หมายความว่า รฟท. มีผลขาดทุนสุทธิเป็น 6.05% ของสินทรัพย์รวม หรือเงินลงทุนที่ รฟท. ใช้ไปทั้งหมด 100 บาท จะให้ผลขาดทุน 6.05 บาท

นอกจากนี้ อัตราส่วนที่แสดงถึงสภาพคล่องก็ลดต่ำลงเรื่อยๆ กล่าวคือ ในปี 2542 รฟท. มีสินทรัพย์หมุนเวียนที่จะสามารถเปลี่ยนเป็นเงินสดได้เป็น 0.48 เท่าของภาระหนี้สินหมุนเวียนที่มีอยู่ หรือกล่าวได้ว่า หาก รฟท. มีหนี้สินหมุนเวียน 1 บาท จะมีสินทรัพย์หมุนเวียนเพียงพอที่จะชำระหนี้ได้ 0.48 บาท แต่พอมาในปี 2551 อัตราส่วนสภาพคล่องได้ลดลงมากเหลือเพียง 0.07 เท่า นั่นก็หมายความว่า สภาพคล่องของ รฟท. ได้ลดลงอย่างมากถึง 0.41 เท่า หาก รฟท. ยังคงอยู่ภายใต้โครงสร้างบริหารเดิม และหากมาพิจารณาดูสภาพความเสี่ยงของ รฟท. ยิ่งเห็นได้ชัดว่า รฟท. จะมีอัตราความเสี่ยงที่มากขึ้นเรื่อยๆ ในระยะ 10 ปีข้างหน้า

6.1.2 ประเมินการผลการดำเนินงานกิจกรรมต่างๆ ตามโครงสร้างใหม่

ประเด็นการศึกษานี้ จะวิเคราะห์และประมาณการผลการดำเนินงานกิจกรรมต่างๆ ภายใต้โครงสร้างบริหารใหม่ (รัฐบาลจะรับภาระด้านโครงสร้างพื้นฐาน) ส่วนอีก 2 กิจกรรม การรถไฟฯ จะเป็นผู้ดำเนินการเอง โดยในอนาคตฝ่ายการเดินรถจะต้องชำระค่าใช้ทางให้แก่องค์กรที่รับผิดชอบด้านโครงสร้างพื้นฐาน ในการจัดทำประมาณการรายได้-รายจ่ายตามโครงสร้างใหม่นี้ จะจัดทำเป็นระยะ 10 ปี (พ.ศ.2542-2551) เช่นเดียวกับการประมาณการตามโครงสร้างบริหารเดิม แต่จะมีการปรับปรุงรายละเอียดดังต่อไปนี้

สมมติฐานทางการเงินที่สำคัญ

1. แยกระบบบัญชีทำการระหว่างงานโครงสร้างขนส่งและงานเดินรถขนส่ง
2. รายได้การโดยสาร เฉลี่ยเพิ่มขึ้นปีละร้อยละ 10
รายได้การสินค้า เฉลี่ยเพิ่มขึ้นปีละร้อยละ 9
3. ค่าใช้ทาง ในระยะแรก จะคิดอัตราค่าใช้ทางในระดับต่ำ เพื่อให้กิจกรรมการเดินรถสามารถหากำไรได้ การโดยสาร จะอยู่ระหว่าง $0.10-0.13\%$ ของรายได้การโดยสาร โดยใน 2 ปีแรก (ปี 2542-2543) จะใช้อัตรา 0.13% ของรายได้การโดยสารและหลังจากนั้น (ปี 2544-2551) จะคิดในอัตราที่ลดลงเหลือประมาณ 0.10% ของรายได้การโดยสาร
การสินค้า จะอยู่ระหว่าง $1.00-1.67\%$ ของรายได้การสินค้า โดยในแต่ละปีจะคิดในอัตราที่ลดลง

4. รายได้จากธุรกิจอื่น ๆ ประกอบด้วย รายได้จากการบริหารทรัพย์สิน , ค่าธรรมเนียมการดำเนินงาน I.C.D. ที่ลาดกระบัง , ค่าตอบแทนโครงการเคเบิลใยแก้วนำแสง , เงินชดเชยค่าที่ดิน ฯลฯ
5. ค่าใช้จ่าย ประกอบด้วย การบำรุงรักษาทางอาณัติสัญญาและสิ่งปลูกสร้าง การบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน รายจ่ายในการเดินรถ รายจ่ายพนักงาน และรายจ่ายในการบริหาร
6. ดอกเบี้ยการลงทุนใหม่ขึ้นอยู่กับแหล่งเงินทุน ถ้ารัฐบาลใช้เงินงบประมาณมาสร้างโครงสร้างขนส่ง ก็ไม่มีดอกเบี้ย ส่วนบัญชีเดินรถขนส่งจะไม่มีดอกเบี้ยใหม่ เพราะมีสมมติฐานว่าจะให้เอกชนลงทุนทั้งหมด

จากตารางที่ 6.1.2 จะเห็นได้ว่า ในบัญชีโครงสร้างขนส่งจะมีผลขาดทุนที่ลดลงจากเดิม เมื่อเปรียบเทียบกับโครงสร้างบริหารเดิม กล่าวคือ มีผลขาดทุนเฉลี่ยเพียงปีละ 4,123.25 ล้านบาท ลดลงจากเดิมเฉลี่ยปีละ 346.02 ล้านบาท เนื่องจากการปรับโครงสร้างบริหารใหม่ ทำให้ส่วนโครงสร้างขนส่งมีรายได้จากการเก็บค่าใช้ทางจากธุรกิจการเดินรถ อย่างไรก็ตาม รายได้ในส่วนนี้น้อยมากเมื่อเทียบกับต้นทุนที่จะต้องไปลงทุนไปกับโครงสร้างพื้นฐาน ส่วนการเดินรถขนส่งในช่วงปี 2542-2544 ยังคงมีผลขาดทุนแต่อยู่ในอัตราที่ลดลงจนกระทั่งปี พ.ศ.2545จึงเริ่มมีกำไรคือ 206.15 ล้านบาท และประมาณการกำไรไปจนถึงปี 2551 นอกจากนี้ในส่วนธุรกิจอื่น ๆ ที่มีกำไรมาโดยตลอดอย่างต่อเนื่องส่งผลให้ในภาพรวมของ รฟท. แล้วมีผลขาดทุนที่ลดลง

จากการวิเคราะห์เปรียบเทียบผลการดำเนินงาน กรณีโครงสร้างบริหารเดิมและใหม่ จะสรุปได้ว่า ภายใต้โครงสร้างบริหารเดิม รฟท. จะมีผลขาดทุนเฉลี่ยปีละ 3,669.95 ล้านบาท เนื่องจากในส่วนของ การให้บริการเดินรถเพียงส่วนเดียวก็ประสบผลขาดทุนอยู่แล้ว และรฟท. ยังต้องลงทุนในส่วนโครงสร้างพื้นฐานเองทั้งหมด ก็ยังทำให้ รฟท. มีผลขาดทุนเพิ่มขึ้น และถึงแม้ว่าในส่วนธุรกิจอื่น ๆ จะมีกำไรมาโดยตลอด ก็ไม่สามารถชดเชยผลขาดทุนทั้งหมดได้ แต่หาก รฟท. มีการปรับโครงสร้างบริหารใหม่ โดยที่รัฐบาลจะรับภาระในส่วนโครงสร้างพื้นฐานไปทั้งหมด ก็จะทำให้ รฟท. สามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยในช่วงปี 2544-2551 รฟท. จะมีกำไรเฉลี่ยปีละ 3,949 ล้านบาท

จากแผนภาพที่ 13 จะเห็นได้ว่า ภายใต้โครงสร้างบริหารใหม่ รฟท. มีอัตราส่วนประสิทธิภาพในการหากำไรที่เป็นลบในช่วง 2 ปี (ปี 2542-2543) แต่มีแนวโน้มที่ลดลงเรื่อยๆ จนสามารถหากำไรได้ในปี 2544 และมีแนวโน้มที่จะสามารถหากำไรได้อย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้อัตราส่วนที่แสดงถึงสภาพคล่องของกิจการก็เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ในช่วงระยะ 10 ปี กล่าวคือ เพิ่มขึ้นถึง 0.64 เท่า จาก 0.44 เท่าในปี พ.ศ.2542 เป็น 1.08 เท่าในปี พ.ศ.2551 และภายใต้โครงสร้างบริหารใหม่นี้ สภาพเสี่ยงของ รฟท. ก็มีอัตราที่ลดลง หากเทียบกับโครงสร้างบริหารเดิม จะเห็นว่า รฟท. ภายใต้โครงสร้างบริหารงานใหม่ มีประสิทธิภาพดีกว่าในหลายๆ ด้าน

แต่อย่างไรก็ตาม ภายใต้โครงสร้างบริหารใหม่นี้ รัฐบาลจะต้องรับภาระในส่วนโครงสร้างพื้นฐานทั้งหมด จะส่งผลให้รัฐบาลต้องใช้งบประมาณเพื่อมาลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานมากพอสมควร โดยเฉพาะในระยะแรก ๆ เนื่องจาก รฟท. มีโครงสร้างพื้นฐานที่เสื่อมมากแล้วเป็นส่วนใหญ่ จึงต้องเร่งปรับปรุงเพื่อบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานของรถไฟให้กลับมาใช้งานได้ตามปกติ (ตารางที่ 6.1.3)

ตารางที่ 6.1.2 ประมาณการรายได้-รายจ่าย ระยะ 10 ปี ตั้งแต่ปี 2542-2551 (โครงสร้างบริหารใหม่)

* รายละเอียดจากภาคผนวก ก 1. ก 2 หน่วย : ล้านบาท	ปี 2542				ปี 2543			
	บัญชีโครงสร้างขนส่ง ทางและ ระบบอาณัติสัญญาณ	บัญชีเดินรถขนส่ง ขบวนรถ	บัญชี ธุรกรรมอื่นๆ	บัญชีรวม	บัญชีโครงสร้างขนส่ง ทางและ ระบบอาณัติสัญญาณ	บัญชีเดินรถขนส่ง ขบวนรถ	บัญชี ธุรกรรมอื่นๆ	บัญชีรวม
รายได้								
การสินค้า	25.565	1,526.466		1,552.031	25.565	1,668.983		1,694.548
การโดยสาร	5.152	4,052.500		4,057.652	5.490	4,349.848		4,355.338
การร่วมบริหารย่านขนถ่ายสินค้า								
ค่าธรรมเนียมการดำเนินงาน I.C.D. ที่ลาดกระบัง			196.195	196.195			241.762	241.762
รายได้จากการบริหารทรัพย์สิน*			812.110	812.110			938.930	938.930
เงินชดเชยค่าที่ดิน*			122.600	122.600			142.600	142.600
ค่าธรรมเนียมการจัดประโยชน์ที่ดิน*			43.270	43.270			49.760	49.760
ค่าตอบแทนโครงการเคเบิ้ลไยแก้วนำแสง								
รายได้อื่นๆ*		46.062	79.705	125.767		46.712	83.690	130.402
รวม	30.717	5,625.028	1,253.880	6,909.625	31.055	6,065.543	1,456.742	7,553.340
ค่าใช้จ่าย								
การบำรุงรักษาทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง	1,734.326	147.726	5.160	1,887.212	1,718.761	150.911	5.275	1,874.947
การบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน		1,772.403		1,772.403		1,823.962		1,823.962
รายจ่ายในการเดินรถ		4,372.718		4,372.718		4,520.655		4,520.655
รายจ่ายพนักงานเครื่องกั้นถนน	108.000			108.000	111.900			111.900
รายจ่ายในการบริหาร	194.843	301.435	48.509	544.787	199.751	310.534	48.818	559.103
รวม	2,037.269	6,594.282	53.669	8,685.220	2,030.412	6,806.062	54.093	8,890.567
กำไร(ขาดทุน)ก่อนรวมค่าเสื่อมราคา	(2,006.552)	(969.254)	1,200.211	(1,775.595)	(1,999.357)	(740.519)	1,402.649	(1,337.227)
ค่าเสื่อมราคา	562.524	796.086	16.203	1,374.813	652.334	805.493	18.241	1,476.068
กำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	(2,569.076)	(1,765.340)	1,184.008	(3,150.408)	(2,651.691)	(1,546.012)	1,384.408	(2,813.295)
หลังปรับโครงสร้าง				(581.332)				(161.604)

ตารางที่ 6.1.2 ประมาณการรายได้-รายจ่าย ระยะ 10 ปี ตั้งแต่ปี 2542-2551 (โครงสร้างบริหารใหม่) ต่อ

* รายละเอียดจากภาคผนวก ก 1. ก 2 หน่วย : ล้านบาท	ปี 2544				ปี 2545			
	บัญชีโครงสร้างขนส่ง ทางและ ระบบอาณัติสัญญาณ	บัญชีเดินรถขนส่ง ขบวนรถ	บัญชี ธุรกรรมอื่น ๆ	บัญชีรวม	บัญชีโครงสร้างขนส่ง ทางและ ระบบอาณัติสัญญาณ	บัญชีเดินรถขนส่ง ขบวนรถ	บัญชี ธุรกรรมอื่น ๆ	บัญชีรวม
รายได้								
การสินค้า	27.131	1,827.348		1,854.479	27.744	2,161.237		2,188.981
การโดยสาร	5.490	5,043.848		5,049.338	5.698	5,582.849		5,588.547
การร่วมบริหารย่านขนถ่ายสินค้า							149.000	149.000
ค่าธรรมเนียมการดำเนินงาน I.C.D. ที่ลาดกระบ้ง				274.322			298.128	298.128
รายได้จากการบริหารทรัพย์สิน*				956.538			1,112.185	1,112.185
เงินชดเชยค่าที่ดิน*				127.600			57.600	57.600
ค่าธรรมเนียมการจัดประโยชน์ที่ดิน*				57.220			74.390	74.390
ค่าตอบแทนโครงการเคเบิลใยแก้วนำแสง								
รายได้อื่นๆ*		47.378	87.875	135.253		48.060	92.268	140.328
รวม	32.621	6,918.574	1,503.555	8,454.750	33.442	7,792.146	1,783.571	9,609.159
ค่าใช้จ่าย								
การบำรุงรักษาทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง	1,690.276	154.259	5.395	1,849.930	1,651.434	157.623	5.517	1,814.574
การบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน		1,792.635		1,792.635		1,841.696		1,841.696
รายจ่ายในการเดินรถ		4,322.394		4,322.394		4,433.862		4,433.862
รายจ่ายพนักงานเครื่องกั้นถนน	115.800			115.800	119.800			119.800
รายจ่ายในการบริหาร	205.185	320.945	48.918	575.048	209.376	330.692	48.397	588.465
รวม	2,011.261	6,590.233	54.313	8,655.807	1,980.610	6,763.873	53.914	8,798.397
กำไร(ขาดทุน)ก่อนรวมค่าเสื่อมราคา	(1,978.640)	328.341	1,449.242	(201.057)	(1,947.168)	1,028.273	1,729.657	810.762
ค่าเสื่อมราคา	881.919	810.246	18.241	1,710.406	1,579.553	822.128	18.241	2,419.922
กำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	(2,860.559)	(481.905)	1,431.001	(1,911.463)	(3,526.721)	206.145	1,711.416	(1,609.160)
หลังปรับโครงสร้าง				949.096				1,917.561

ตารางที่ 6.1.2 ประมาณการรายได้-รายจ่าย ระยะ 10 ปี ตั้งแต่ปี 2542-2551 (โครงสร้างบริหารใหม่) ต่อ

* รายละเอียดจากภาพผนวก ก 1. ก 2 หน่วย : ล้านบาท	ปี 2546				ปี 2547			
	บัญชีโครงสร้างขนส่ง ทางและ ระบบอาณัติสัญญาณ	บัญชีเดินรถขนส่ง ขบวนรถ	บัญชี ธุรกรรมอื่น ๆ	บัญชีรวม	บัญชีโครงสร้างขนส่ง ทางและ ระบบอาณัติสัญญาณ	บัญชีเดินรถขนส่ง ขบวนรถ	บัญชี ธุรกรรมอื่น ๆ	บัญชีรวม
รายได้								
การสินค้า	28.410	2,554.125		2,582.535	29.928	2,766.012		2,795.940
การโดยสาร	6.002	6,097.848		6,103.850	6.354	6,615.848		6,622.202
การร่วมบริหารย่านขนถ่ายสินค้า			157.000	157.000			165.000	165.000
ค่าธรรมเนียมการดำเนินงาน I.C.D. ที่ลาดกระบัง			315.330	315.330			330.903	330.903
รายได้จากการบริหารทรัพย์สิน*			1,138.562	1,138.562			1,085.609	1,085.609
เงินชดเชยค่าที่ดิน*			57.600	57.600			60.000	60.000
ค่าธรรมเนียมการจัดประโยชน์ที่ดิน*			81.830	81.830			90.010	90.010
ค่าตอบแทนโครงการเคเบิลใยแก้วนำแสง								
รายได้อื่นๆ*		48.760	96.883	145.643		49.478	101.726	151.204
รวม	34.412	8,700.733	1,847.205	10,582.350	36.282	9,431.338	1,833.248	11,300.868
ค่าใช้จ่าย								
การบำรุงรักษาทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง	1,658.746	160.925	5.636	1,825.307	1,689.498	164.901	5.778	1,860.177
การบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน		1,897.478		1,897.478		1,943.683		1,943.683
รายจ่ายในการเดินรถ		4,546.054		4,546.054		4,626.976		4,626.976
รายจ่ายพนักงานเครื่องกั้นถนน	124.000			124.000	128.300			128.300
รายจ่ายในการบริหาร	214.476	340.477	49.047	604.000	220.445	351.539	48.193	620.177
รวม	1,997.222	6,944.934	54.683	8,996.839	2,038.243	7,087.099	53.971	9,179.313
กำไร(ขาดทุน)ก่อนรวมค่าเสื่อมราคา	(1,962.810)	1,755.799	1,792.522	1,585.511	(2001.961)	2,344.239	1,779.277	2,121.555
ค่าเสื่อมราคา	2,182.671	824.202	18.241	3,025.114	2,477.560	824.201	18.241	3,320.002
กำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	(4,145.481)	931.597	1,774.281	(1,439.603)	(4,479.521)	1,520.038	1,761.036	(1,198.447)
หลังปรับโครงสร้าง				2,705.878				3,281.074

ตารางที่ 6.1.2 ประมาณการรายได้-รายจ่าย ระยะ 10 ปี ตั้งแต่ปี 2542-2551 (โครงสร้างบริหารใหม่) ต่อ

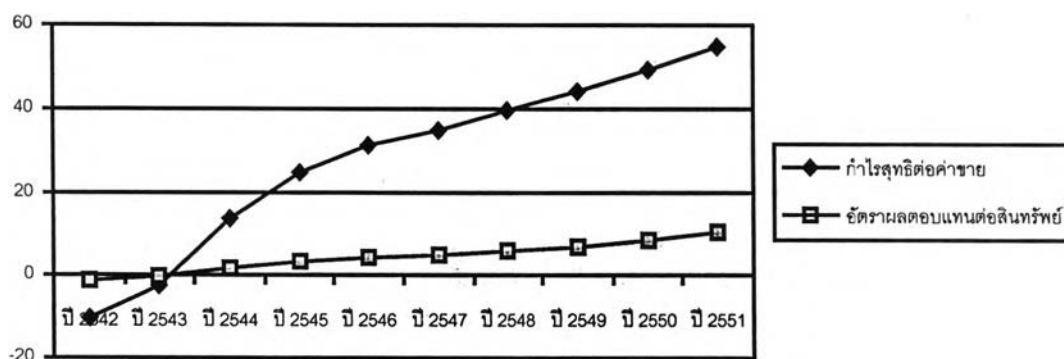
* รายละเอียดดูจากภาคผนวก ก 1 . ก 2 หน่วย : ล้านบาท	ปี 2548				ปี 2549			
	บัญชีโครงสร้างขนส่ง ทางและ ระบบอาณัติสัญญาณ	บัญชีเดินรถขนส่ง ขบวนรถ	บัญชี ธุรกรรมอื่น ๆ	บัญชีรวม	บัญชีโครงสร้างขนส่ง ทางและ ระบบอาณัติสัญญาณ	บัญชีเดินรถขนส่ง ขบวนรถ	บัญชี ธุรกรรมอื่น ๆ	บัญชีรวม
รายได้								
การสินค้า	30.241	2,999.898		3,030.139	30.676	3,258.782		3,289.458
การโดยสาร	6.783	7,231.848		7,238.631	7.275	7,954.848		7,962.123
การร่วมบริหารย่านขนถ่ายสินค้า			174.000	174.000			188.000	188.000
ค่าธรรมเนียมการดำเนินงาน I.C.D. ที่ลาดกระบ้ง			347.231	347.231			357.680	357.680
รายได้จากการบริหารทรัพย์สิน*			1,142.119	1,142.119			1,178.131	1,178.131
เงินชดเชยค่าที่ดิน*			60.000	60.000			60.000	60.000
ค่าธรรมเนียมการจัดประโยชน์ที่ดิน*			99.020	99.020			108.920	108.920
ค่าตอบแทนโครงการเคเบิลใยแก้วนำแสง								
รายได้อื่นๆ*		50.215	106.813	157.028		50.972	112.153	163.125
รวม	37.024	10,281.961	1,929.183	12,248.168	37.951	11,264.602	2,004.884	13,307.437
ค่าใช้จ่าย								
การบำรุงรักษาทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง	1,631.777	169.742	5.948	1,807.467	1,609.766	174.351	6.111	1,790.228
การบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน		1,991.940		1,991.940		2,043.238		2,043.238
รายจ่ายในการเดินรถ		4,717.023		4,717.023		4,799.122		4,799.122
รายจ่ายพนักงานเครื่องกั้นถนน	132.800			132.800	137.400			137.400
รายจ่ายในการบริหาร	225.849	362.798	47.973	636.620	230.928	373.688	48.069	652.685
รวม	1,990.426	7,241.503	53.921	9,285.850	1,978.094	7,390.399	54.180	9,422.673
กำไร(ขาดทุน)ก่อนรวมค่าเสื่อมราคา	(1,953.402)	3,040.458	1,875.262	2,962.318	(1,940.143)	3,874.203	1,950.704	3,884.764
ค่าเสื่อมราคา	2,701.475	824.202	18.241	3,543.918	3,109.979	834.568	18.241	3,962.788
กำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	(4,654.877)	2,216.256	1,857.021	(581.600)	(5,050.122)	3,039.635	1,932.463	(78.024)
หลังปรับโครงสร้าง				4,073.277				4,972.098

ตารางที่ 6.1.2 ประมาณการรายได้-รายจ่าย ระยะ 10 ปี ตั้งแต่ปี 2542-2551 (โครงสร้างบริหารใหม่) ต่อ

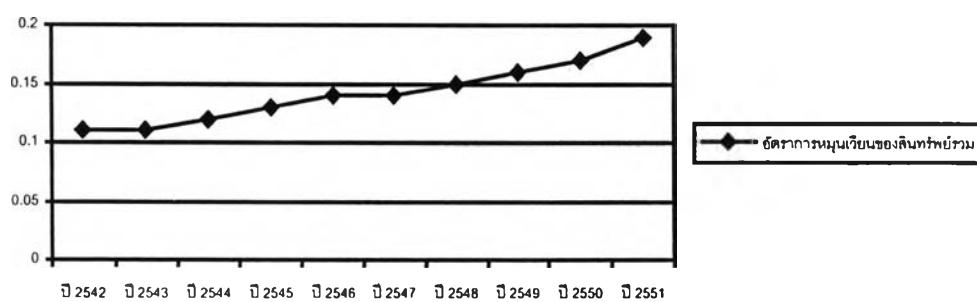
* รายละเอียดจากภาคผนวก ก 1. ก 2 หน่วย : ล้านบาท	ปี 2550				ปี 2551			
	บัญชีโครงสร้างขนส่ง ทางและ ระบบอาณัติสัญญาณ	บัญชีเดินรถขนส่ง ขบวนรถ	บัญชี ธุรกรรมอื่น ๆ	บัญชีรวม	บัญชีโครงสร้างขนส่ง ทางและ ระบบอาณัติสัญญาณ	บัญชีเดินรถขนส่ง ขบวนรถ	บัญชี ธุรกรรมอื่น ๆ	บัญชีรวม
รายได้								
การสินค้า	31.494	3,545.665		3,577.159	32.020	3,863.547		3,895.567
การโดยสาร	7.859	8,825.848		8,833.707	8.587	9,888.848		9,897.435
การร่วมบริหารย่านขนถ่ายสินค้า			198.000	198.000			208.000	208.000
ค่าธรรมเนียมการดำเนินงาน I.C.D. ที่ลาดกระบ้ง			360.124	360.124			360.124	360.124
รายได้จากการบริหารทรัพย์สิน*			1,220.458	1,220.458			1,355.610	1,355.610
เงินชดเชยค่าที่ดิน*			60.000	60.000				
ค่าธรรมเนียมการจัดประโยชน์ที่ดิน*			119.810	119.810			131.790	131.790
ค่าตอบแทนโครงการเคเบิลใยแก้วนำแสง								
รายได้อื่นๆ*		51.748	117.760	169.508		52.545	123.647	176.192
รวม	39.353	12,423.261	2,076.152	14,538.766	40.607	13,804.940	2,179.171	16,024.718
ค่าใช้จ่าย								
การบำรุงรักษาทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง	1,657.060	179.685	6.298	1,843.043	1,675.998	185.138	5.489	1,867.625
การบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน		2,098.590		2,098.590		2,159.430		2,159.430
รายจ่ายในการเดินรถ		4,788.970		4,788.970		4,778.655		4,778.655
รายจ่ายพนักงานเครื่องกั้นถนน	142.200			142.200	147.200			147.200
รายจ่ายในการบริหาร	235.854	383.513	47.040	666.407	242.887	397.373	48.174	688.434
รวม	2,035.114	7,450.758	53.338	9,539.210	2,066.085	7,520.596	54.663	9,641.344
กำไร(ขาดทุน)ก่อนรวมค่าเสื่อมราคา	(1,995.761)	4,972.503	2,022.814	4,999.556	(2,025.478)	6,284.344	2,124.508	6,383.374
ค่าเสื่อมราคา	3,439.726	836.641	18.241	4,294.608	3,833.486	836.642	18.241	4,688.369
กำไร(ขาดทุน)จากการดำเนินงาน	(5,435.487)	4,135.862	2,004.573	704.948	(5,858.964)	5,447.702	2,106.267	1,695.005
หลังปรับโครงสร้าง				6,140.435				7,553.969

แผนภาพที่ 13 วิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงิน (Financial ratio) ภายใต้โครงสร้างบริหารใหม่

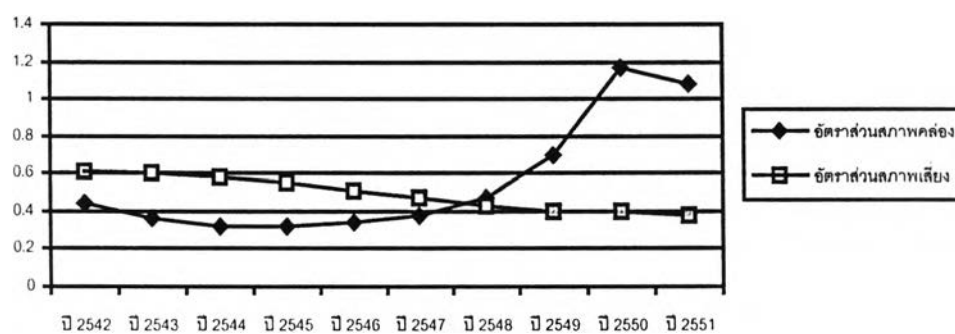
อัตราส่วนประสิทธิภาพในการหากำไร



อัตราส่วนประสิทธิภาพในการดำเนินงานกิจการ



อัตราส่วนสภาพคล่องและสภาพเสี่ยง



* ดูรายละเอียดการคำนวณตัวเลขจากภาคผนวก ก.4

ตารางที่ 6.1.3 : เปรียบเทียบภาระของรัฐบาลในการชดเชยอุดหนุนตามโครงสร้างบัญชีเดิมและโครงสร้างระบบบัญชีใหม่

ภาระของรัฐบาลในปัจจุบัน (ตามวิธีการอุดหนุนเดิม)	ปี 2542	ปี 2543	ปี 2544	ปี 2545	ปี 2546	ปี 2547	ปี 2548	ปี 2549	ปี 2550	ปี 2551
กระแสเงินสด	(1,806)	(1,368)	(234)	777	1,551	2,085	2,925	3,847	4,960	6,343
ค่าเสื่อมราคา	1,375	1,476	1,710	2,420	3,025	3,320	3,544	3,963	4,295	4,688
ดอกเบี้ยจ่าย	1,460	1,757	2,253	2,730	3,004	3,121	3,063	2,858	3,525	2,193
รวม	4,641	4,601	4,197	4,372	4,478	4,356	3,682	2,974	2,860	539
ภาระของรัฐบาลโครงสร้างใหม่ (ตามนโยบายใหม่)										
รายได้ Non-rail	1,184	1,384	1,431	1,711	1,774	1,761	1,857	1,932	2,005	2,106
รายจ่ายบัญชีโครงสร้างขนส่ง	2,569	2,652	2,861	3,527	4,146	4,480	4,655	5,050	5,436	5,859
หนี้ที่ครบชำระ(เงินต้น+ดอกเบี้ย)*	2,435	2,567	2,665	2,174	2,454	2,924	2,060	1,685	2,462	1,495
รวม	5,004	5,219	5,526	5,701	6,600	5,643	4,858	4,803	5,893	5,248

ที่มา : รฟท.

* ดูรายละเอียดภาคผนวก ก. 5

สรุปผลการเปลี่ยนแปลงภายหลังการปรับโครงสร้างบริหารงาน

1. ผลต่อการรถไฟฟ้า คือ ประสิทธิภาพในการดำเนินงานเพิ่มสูงขึ้นจากเดิมที่ขาดทุนสามารถทำกำไรได้
2. ผลต่อรัฐบาล คือ ไม่เป็นภาระแก่รัฐบาลในการชดเชยผลดำเนินการขาดทุน เนื่องจากหลังการปรับโครงสร้างการรถไฟฟ้า สามารถทำกำไรได้ รัฐบาลจึงไม่ต้องชดเชยผลขาดทุน

ตารางที่ 6.1.4 ประมาณผลกำไร (ขาดทุน) ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ในระยะ 10 ปี

(หน่วย : ล้านบาท)

ปีงบประมาณ	ภายใต้โครงสร้างบริหารปัจจุบัน (การรถไฟฟ้า รับภาระค่าใช้จ่ายโครงสร้างขนส่ง)	ภายใต้โครงสร้างบริหารที่ปรับปรุงใหม่ (รัฐรับภาระค่าใช้จ่ายโครงสร้างขนส่ง)
2542	(4,641)	(581)
2543	(4,601)	(162)
2544	(4,197)	949
2545	(4,372)	1,918
2546	(4,478)	2,706
2547	(4,356)	3,281
2548	(3,682)	4,073
2549	(2,974)	4,972
2550	(2,860)	6,140
2551	(539)	7,554

3. ผลต่อประชาชน ในด้านความปลอดภัยในการเดินทางเพิ่มสูงขึ้น

ความปลอดภัยในการเดินทางบนเส้นทางสายหลัก

การก่อสร้างทางคู่และการบำรุงรักษาทางรถไฟปัจจุบัน รวมทั้งระบบอาณัติสัญญาณควบคุมการเดินทางจะมีความคล่องตัว เนื่องจากไม่มีข้อจำกัดด้านงบประมาณเหมือนระบบบริหารเดิม ส่งผลให้ความปลอดภัยในการเดินทางสูงขึ้น

ความปลอดภัยในการเดินทางบนทางสายแยกสูงขึ้น

การบำรุงรักษาทางรถไฟในทางสายแยกจะไม่เป็นภาระแก่การรถไฟฟ้า อีกต่อไป มาตรฐานการบำรุงรักษาจะสูงขึ้นสามารถรับรองความปลอดภัยขบวนรถได้ดีกว่า

กรณีตัวอย่าง

ทางแยกสายทุ่งสง-กันตัง มีสะพานไม้ 30 แห่ง ถ้าจะเปลี่ยนเป็นสะพานคอนกรีตทั้งหมดต้องใช้เงิน 131 ล้านบาท ปัจจุบันมีรถเดินวันละ 4 ขบวน ผลดำเนินการขาดทุนสุทธิปีละ 236 ล้านบาท ไม่คุ้มค่าที่จะดำเนินการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งภายใต้สภาพการเงินปัจจุบันจำเป็นต้องตัดทอนโครงการลงทุนเหล่านี้ออกไป ต้องใช้สะพานไม้ต่อไป ความปลอดภัยของเส้นทางต่ำกว่าเกณฑ์ปกติและสิ้นเปลืองค่าบำรุงรักษา

หลังปรับโครงสร้างบริหารงานแล้ว รัฐบาลเป็นผู้ลงทุนเปลี่ยนสะพานไม้เป็นสะพานคอนกรีต การรถไฟฯ จ่ายค่าผ่านทางตามจำนวนขบวนรถที่เดิน การเปลี่ยนสะพานไม้ไม่เป็นภาระทางการเงินแก่การรถไฟฯ เส้นทางรถเดินรถปลอดภัยกว่าเดิม

ความปลอดภัยจากปัญหาถนนตัดผ่านเสมอระดับทางรถไฟ

ในกรณีที่การสร้างถนนข้ามทางรถไฟหรือสร้างทางรถไฟข้ามถนนเป็นโครงการที่อาศัยงบประมาณของรัฐบาลทั้งสิ้น การแก้ปัญหา ก็จะรวดเร็วขึ้น ทั้งนี้เนื่องจากจะสามารถลดอุบัติเหตุเนื่องจากขบวนรถไฟชนรถยนต์ที่จุดตัดผ่านแล้ว ยังทำให้ขบวนรถวิ่งได้เร็วขึ้นโดยไม่ต้องลดความเร็วและสามารถลดจำนวนผู้ปฏิบัติงานรถไฟ ซึ่งในปัจจุบันต้องจ้างพนักงานไว้เฝ้าเครื่องกั้นถนนถึงจุดตัดละ 4 คน

4. ปูทางไปสู่การเพิ่มบทบาทการเดินรถของภาคเอกชนบางส่วนหรือทั้งหมด

ภายใต้โครงสร้างการบริหารงานปัจจุบัน การรถไฟฯ ยังมีโครงสร้างขนส่งที่ล้าหลัง (Bad Asset) ทำให้ไม่สามารถผลิตบริการที่มีคุณภาพสูงเพื่อแข่งขันกับระบบขนส่งอื่นได้ และไม่มีขีดความสามารถรองรับการเดินขบวนรถที่ทันสมัยเพิ่มขึ้น ด้วยเหตุนี้ จึงไม่สามารถเพิ่มบทบาทของภาคเอกชน เพราะระบบโครงสร้างขนส่งไม่เป็นที่สนใจของภาคเอกชน แต่ภายหลังการปรับโครงสร้างบริหารงานใหม่ จะมีการพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างขนส่งโดยรัฐบาล ซึ่งจะช่วยให้โครงสร้างขนส่งทันสมัยขึ้น (Good Asset) สามารถผลิตบริการที่มีคุณภาพสูง นอกจากนี้ยังทำให้มีขีดความสามารถรองรับการเดินขบวนรถที่ทันสมัย ส่งผลทำให้ภาคเอกชนมีความสนใจที่จะเข้าร่วมการเดินรถในอนาคต และจากการคาดการณ์รวมทั้งเป้าหมายระยะ 10 ปี ของการรถไฟฯ คาดว่าภาคเอกชนจะมีส่วนร่วมในการเดินรถประมาณ 41 %

6.2 การศึกษาเปรียบเทียบผลการดำเนินงานก่อนและหลังการปรับโครงสร้างบริหารในระยะแรก (เฉพาะส่วนการให้บริการเดินรถ)

6.2.1 ผลประกอบการทางการเงินของการโดยสารและการสินค้า

ในระยะแรกของการปรับโครงสร้างบริหารการรถไฟฟ้า อาจยังไม่มีเปลี่ยนแปลงรูปแบบที่แน่ชัด กล่าวคือ จะต้องค่อยๆ ปรับเปลี่ยนองค์กร โดยคำนึงถึงสภาพแวดล้อมที่เหมาะสม นอกจากนี้ ตามแผนรัฐวิสาหกิจการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย พ.ศ.2540-2544 ที่จะให้ภาคเอกชนเข้าร่วมดำเนินกิจกรรมของการรถไฟฟ้า อาจต้องใช้ระยะเวลา เนื่องจากสาเหตุในหลายๆ ด้าน ซึ่งในด้านหนึ่ง ก็คือ การเสื่อมสภาพของโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เช่น สภาพทางรถไฟและรางรถไฟที่ใช้งานมากกว่า 20 ปี ระบบอาณัติสัญญาณที่ล้าสมัยและขาดคุณภาพ เป็นต้น ดังนั้น การรถไฟฟ้าจึงต้องใช้เวลาในการฟื้นฟูสภาพโครงสร้างพื้นฐานเหล่านี้ให้อยู่ในสภาพปกติใช้งานได้เสียก่อน เพราะถ้าหากการรถไฟฟ้า ยังคงไม่ปรับปรุงปัญหานี้ ก็จะไม่เป็นที่ดึงดูดใจของภาคเอกชนในการเข้ามาลงทุนร่วมกับการรถไฟฟ้า นอกจากนี้ สาเหตุที่สำคัญอีกข้อหนึ่งก็คือ การต่อต้านของสหภาพแรงงานการรถไฟฟ้า ซึ่งมีขนาดใหญ่และมีอำนาจการต่อรองสูงมาก หาก รฟท. ไม่สามารถชี้แจงและทำความเข้าใจกับสหภาพแรงงานฯ แล้ว การที่จะให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมนั้น อาจจะเป็นการยาก และไม่เป็นที่สนใจก็ได้

ในส่วนนี้ จะวิเคราะห์ผลประกอบการของการโดยสารและการสินค้า ซึ่งอยู่ในส่วนของการให้บริการเดินรถของ รฟท. และเป็นกิจกรรมหลักที่สำคัญของ รฟท. ด้วย จากโครงการศึกษาการปรับโครงสร้างการรถไฟฟ้า ของไพร์ชวอเตอร์แฮตคูปเปอร์ (PWC : ตุลาคม 2543) ได้ประมาณการผลประกอบการทางการเงินของการโดยสารและการสินค้าไว้เป็นระยะเวลา 20 ปี (ตั้งแต่ปี 2542-2551) โดยจะแยกผลออกเป็น 2 ลักษณะ คือ

- 1) ผลประกอบการภายใต้โครงสร้างบริหารเดิม

1) ผลประกอบการภายใต้โครงสร้างบริหารเดิม

ประเด็นการศึกษานี้ จะเป็นการประมาณการภายใต้โครงสร้างบริหารเดิม โดยจะมีสมมติฐานในการประมาณการว่าสภาพแวดล้อมโดยทั่วไปจะยังคงเหมือนปัจจุบัน แต่จะมีสมมติฐานเพิ่มเติมดังต่อไปนี้

- อัตราการขยายตัวของ การโดยสารคงที่ โดยจะอยู่ในอัตราเดิม คือ ร้อยละ 5.5 ต่อปี และมีส่วนแบ่งตลาดคงที่ คือ ร้อยละ 5
- อัตราการขยายตัวของปริมาณสินค้า ประมาณร้อยละ 4 ต่อปี
- มีการปรับอัตราค่าโดยสารและอัตราค่าระวางใหม่ โดยปรับเพิ่มตามดัชนีราคา คือ ร้อยละ 2.5 ต่อปี

ตารางที่ 6.2.1 ก ประเมินการผลประกอบการทางการเงินโดยรวมของการโดยสารและการสินค้าระยะ 10 ปี ภายใต้โครงสร้างบริหารเดิม

	ปี 2541	ปี 2542	ปี 2543	ปี 2544	ปี 2545	ปี 2546	ปี 2547	ปี 2548	ปี 2549	ปี 2550	ปี 2551
	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท
รายได้รวม											
* การโดยสาร	4,897	5,020	5,145	5,274	5,406	5,541	5,680	5,822	5,967	6,116	6,269
* การสินค้า	1,485	1,621	1,698	1,774	1,853	1,935	2,020	2,111	2,205	2,304	2,406
	6,383	6,641	6,844	7,048	7,259	7,476	7,700	7,932	8,172	8,420	8,675
ต้นทุนที่เกิดจากงานเหนือราง											
* การโดยสาร	(5,315)	(5,453)	(5,552)	(5,667)	(5,777)	(5,891)	(6,010)	(6,134)	(6,263)	(6,396)	(6,535)
* การสินค้า	(1,649)	(1,730)	(1,821)	(1,911)	(2,006)	(2,107)	(2,212)	(2,325)	(2,444)	(2,569)	(2,701)
	(6,965)	(7,184)	(7,373)	(7,578)	(7,783)	(7,998)	(8,223)	(8,460)	(8,707)	(8,965)	(9,236)
กำไรแปรได้ (contribution margin)											
* การโดยสาร	(418)	(434)	(407)	(393)	(371)	(350)	(331)	(313)	(296)	(280)	(266)
* การสินค้า	(164)	(109)	(123)	(137)	(153)	(172)	(192)	(215)	(239)	(265)	(295)
	(582)	(543)	(530)	(529)	(524)	(522)	(523)	(528)	(535)	(546)	(561)
ต้นทุนที่เกิดจากงานใต้ราง											
* การโดยสาร	(2,123)	(2,203)	(2,294)	(2,377)	(2,467)	(2,563)	(2,673)	(2,764)	(2,823)	(2,852)	(2,889)
* การสินค้า	(863)	(920)	(986)	(1,052)	(1,122)	(1,198)	(1,282)	(1,365)	(1,443)	(1,516)	(1,595)
	(2,986)	(3,123)	(3,279)	(3,429)	(3,589)	(3,761)	(3,954)	(4,129)	(4,266)	(4,368)	(4,484)
กำไรสุทธิ											
* การโดยสาร	(2,541)	(2,637)	(2,701)	(2,770)	(2,838)	(2,913)	(3,004)	(3,077)	(3,119)	(3,132)	(3,155)
* การสินค้า	(1,027)	(1,029)	(1,108)	(1,188)	(1,275)	(1,370)	(1,474)	(1,580)	(1,682)	(1,781)	(1,890)
	(3,568)	(3,666)	(3,809)	(3,958)	(4,113)	(4,283)	(4,477)	(4,656)	(4,801)	(4,914)	(5,044)

ที่มา : Pricewaterhousecoopers ใน โครงการศึกษาการปรับโครงสร้างการรถไฟแห่งประเทศไทย (30 ตุลาคม 2543)

จากตารางที่ 6.2.1ก สามารถสรุปได้ว่าผลประกอบการทางการเงินโดยรวมของการรถไฟจะประสบผลขาดทุนอย่างต่อเนื่องจนถึงปี พ.ศ. 2551 จากผลขาดทุน 3,568 ล้านบาทในปี 2541 เป็นประมาณการ 5,044 ล้านบาทในปี 2551 โดยแยกเป็นการขาดทุนจากการโดยสาร 3,155 ล้านบาท และขาดทุนจากการสินค้า 1,890 ล้านบาท แม้ว่าจะมีการเพิ่มรายได้ทั้งจากการโดยสารและการสินค้า (จากการปรับตามดัชนีราคาและการเพิ่มอุปสงค์การขนส่ง) แล้วก็ตาม ก็ยังไม่สามารถครอบคลุมต้นทุนที่เกิดจากงานเหนือราง (Above Rail Allocated Costs)¹ ได้ ยิ่งไปกว่านั้น เมื่อหักต้นทุนที่เกิดจากงานใต้ราง (Below Rail Allocated Costs)² แล้ว ก็ยังทำให้ รฟท. มีผลขาดทุนจากการเดินรถเพิ่มมากขึ้นไปอีก ดังนั้น ภายใต้โครงสร้างเดิม รฟท. ในส่วนของการเดินรถจึงไม่มีรายได้ส่วนต่าง (Contribution) ที่จะให้กับกิจกรรมส่วนอื่นๆ ของการรถไฟ อย่างแน่นอน

การโดยสาร ผลการดำเนินงานในส่วนนี้ มีผลขาดทุนหลังหักต้นทุนที่เกิดจากงานเหนือรางตลอดระยะเวลา 10 ปี แต่ก็มีแนวโน้มลดลงเรื่อยๆ เนื่องจากต้นทุนที่เกิดจากงานเหนือรางเป็นต้นทุนที่สูงและเพิ่มขึ้นโดยตลอด แต่รายได้ก็เพิ่มสูงขึ้นด้วย ดังนั้น แม้จะไม่สามารถชดเชยได้ทั้งหมด แต่ก็ทำให้ผลขาดทุนลดลงแต่อย่างไรก็ตาม เมื่อหักต้นทุนที่เกิดจากงานใต้รางแล้ว ก็ส่งผลให้เกิดการขาดทุนมากยิ่งขึ้น

การสินค้า ผลการดำเนินงานโดยรวมคล้ายคลึงกับการโดยสาร กล่าวคือ มีผลขาดทุนหลังหักต้นทุนที่เกิดจากงานเหนือรางและใต้ราง แต่ผลขาดทุนส่วนต่างของรายได้และต้นทุนที่เกิดจากงานเหนือราง มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากมีอัตราการขยายตัวของต้นทุนมากกว่าอัตราการขยายตัวของรายได้มากขึ้น

1) ผลประกอบการภายใต้การแบ่งแยกบัญชี โดยมีการปรับปรุงตัวเลขทางการเงิน

รฟท. ภายใต้โครงสร้างนี้ จะเป็นองค์กรที่มีการดำเนินงานเชิงพาณิชย์ (Commercialisation) โดยฝ่ายงานต่างๆ จะมีความเป็นอิสระ ไม่ขึ้นกับฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง รวมทั้งจะมีการแบ่งแยกบัญชีอย่างชัดเจน นอกจากนี้ ยังมีการนำระบบพันธะบริการสาธารณะ (Public Service Obligation : PSO) เข้ามาใช้ เพื่อให้ รฟท. สามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและจริงจังมากขึ้น

รายละเอียดสมมติฐานเพิ่มเติมในการประมาณการ ระยะ 10 ปี มีดังต่อไปนี้

การโดยสาร : เพิ่มอัตราค่าโดยสารโดยปรับตามดัชนีราคา รวมกับอัตราการขยายตัว ร้อยละ 1.5 ต่อปี ในทุกชั้นโดยสาร นอกจากนี้ ยังมีการปรับเพิ่มอัตราค่าโดยสารรถไฟชั้นสามอีกร้อยละ 40 ตามข้อเสนอของสถาบันวิจัยและพัฒนาประเทศไทย (TDRI : 2542) ในโครงการศึกษาการพัฒนากลยุทธ์ทางการเงินระยะสั้นของการรถไฟฯ สำหรับต้นทุนการโดยสารประมาณการลดลงร้อยละ 20 ในช่วง 5 ปีแรก

การสินค้า : เพิ่มอัตราค่าระวาง โดยปรับตามดัชนีราคาบวกกับร้อยละ 1.5 ต่อปี โดยมีอัตราการขยายตัวของปริมาณสินค้า ร้อยละ 4 ต่อปี

¹ คือ ต้นทุนที่เกิดจากการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับงานเหนือรางขึ้นไป เช่น ต้นทุนจากการให้บริการเดินรถ รวมทั้งการบำรุงรักษารถจักร รถพ่วง เป็นต้น

² คือ ต้นทุนที่เกิดจากการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับงานใต้รางลงไป (ในทางปฏิบัติรางถือว่าอยู่ในส่วนนี้ด้วย) ส่วนใหญ่จะเป็นโครงสร้างพื้นฐานทั้งหมด รวมทั้งการก่อสร้าง , การบำรุงรักษาซ่อมแซมสินทรัพย์ทั้งหมด และงานควบคุมการเดินรถ

หมายเหตุ :

ตามหลักเศรษฐศาสตร์ในเรื่องของ price elasticity of demand การขึ้นราคาค่าโดยสารจะมีผลกระทบต่ออุปสงค์การเดินทาง กล่าวคือ หากมีการเพิ่มอัตราค่าโดยสาร จะทำให้อุปสงค์การเดินทางลดลง แต่ในผลการศึกษานี้ความสัมพันธ์ของอัตราค่าโดยสารกับอุปสงค์การเดินทางเป็นไปในทิศทางเดียวกัน คือ แม้ว่าจะมีการปรับเพิ่มอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าชั้นสามถึงร้อยละ 40 อุปสงค์การเดินทางก็ยังคงเพิ่มขึ้น ทั้งนี้อาจเป็นผลเนื่องมาจากการที่รถไฟฟ้ายังคงมีความได้เปรียบคู่แข่งในบางเส้นทาง และค่าโดยสารรถไฟฟ้าชั้นสามยังมีอัตราที่ต่ำมาก แม้ว่าจะมีการปรับเพิ่มราคาถึงร้อยละ 40 ก็ยังมีราคาที่ต่ำกว่าคู่แข่ง เช่น บขส. อยู่มาก นอกจากนี้ลักษณะเด่นของรถไฟฟ้าที่มีความได้เปรียบคู่แข่งมาก ก็คือ ความปลอดภัย(safety) ก็เป็นตัวแปรหนึ่งที่สำคัญที่ช่วยให้ผู้ใช้บริการยังคงเลือกเดินทางโดยรถไฟฟ้า แม้ว่าจะมีการปรับเพิ่มราคาค่าโดยสารถึงร้อยละ 40 ก็ตาม

จากตารางที่ 6.2.1 ข สามารถสรุปภาพรวมทางการเงินได้ว่า รถฟ. จะมีกำไรหลังจากปี 2548 เป็นต้นไป โดยจะมีกำไร 1,425 ล้านบาท ในปีสุดท้ายของระยะเวลาประมาณการ 10 ปี ในส่วนของการโดยสารจะเริ่มมีกำไรหลังจากปี 2546 เป็นต้นไป ส่วนการสินค้ายังไม่สามารถทำกำไรได้ แม้ว่าจะมีกำไรหลังหักต้นทุนที่เกิดจากงานเหนือรางแล้วก็ตาม อย่างไรก็ตาม รายได้จากการโดยสารก็สามารถชดเชยผลขาดทุนที่เกิดจากการสินค้าได้ หลังจากปี 2548 เป็นต้นมา

เมื่อเปรียบเทียบผลการดำเนินงานภายใต้โครงสร้างที่แตกต่างกันของ 2 กรณีนี้ จะเห็นว่า ภายใต้โครงสร้างแบบใหม่ จะสามารถทำกำไรในส่วนของการบริการเดินรถขนส่งได้ เมื่อเทียบกับโครงสร้างเดิมที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งมีผลขาดทุนโดยตลอด และถ้า รถฟ. ยังคงดำเนินงานภายใต้โครงสร้างเดิม ก็จะทำให้ประสบผลขาดทุนจากการดำเนินงานในอนาคตมากยิ่งขึ้นตามประมาณการของ PWC

จากตาราง 6.2.1 ก และ 6.2.1 ข สามารถวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงินภายใต้โครงสร้างทั้ง 2 กรณีได้ดังนี้ ตารางที่ 6.2.1 ค เปรียบเทียบอัตราส่วนทางการเงินภายใต้รูปแบบโครงสร้างที่แตกต่างกัน

อัตราส่วนทางการเงิน	โครงสร้างเดิม		โครงสร้างใหม่	
	ปี 2542-2546	ปี 2547-2551	ปี 2542-2546	ปี 2547-2551
กำไร/ค่าขาย*100				
- การโดยสาร	-52.52	-51.91	-22.25	11.99
- การสินค้า	-67.06	-75.99	-34.59	-31.56
ค่าขาย/สินทรัพย์รวม				
- การโดยสาร	0.09	0.08	0.11	0.13
- การสินค้า	0.03	0.03	0.03	0.03

จากตารางที่ 6.2.1 ค แสดงการเปรียบเทียบอัตราส่วนทางการเงินภายใต้รูปแบบโครงสร้างที่แตกต่างกัน ในส่วนของการโดยสาร หากมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบโครงสร้างใหม่ จะทำให้ในอนาคตสามารถทำกำไรได้ จะเห็นได้จากอัตราส่วนกำไร/ค่าขาย มีค่าเป็นบวกในช่วง 5 ปีหลังของระยะประมาณการ และจากอัตราส่วนค่าขาย/สินทรัพย์รวมที่เพิ่มขึ้น โดยสินทรัพย์ที่มีอยู่สามารถสร้างยอดขายได้เพิ่มขึ้น ส่วนการสินค้าก็น่าจะมีผลการดำเนินงานที่ดีขึ้น หากปรับเปลี่ยนรูปแบบโครงสร้างใหม่ จะเห็นได้จากอัตราส่วนกำไร/ค่าขาย ที่มีค่าเป็นลบน้อยลง กล่าวคือ มีผลขาดทุนน้อยลงในช่วง 5 ปีหลังของระยะประมาณการ

ตารางที่ 6.2.1 ข ประมาณการผลประกอบการทางการเงินโดยรวมของการโดยสารและการสินค้าระยะ 10 ปี ภายใต้โครงสร้างบริหารใหม่

	ปี 2541	ปี 2542	ปี 2543	ปี 2544	ปี 2545	ปี 2546	ปี 2547	ปี 2548	ปี 2549	ปี 2550	ปี 2551
	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท
รายได้รวม											
* การโดยสาร	4,897	5,457	5,848	6,287	6,758	7,264	7,809	8,394	9,023	9,699	10,426
* การสินค้า	1,485	1,635	1,714	1,791	1,871	1,954	2,041	2,132	2,228	2,328	2,432
	6,383	7,093	7,562	8,078	8,629	9,218	9,849	10,526	11,251	12,027	12,858
ต้นทุนที่เกิดจากงานเหนือราง											
* การโดยสาร	(5,315)	(6,210)	(5,298)	(5,241)	(5,176)	(5,112)	(5,211)	(5,314)	(5,421)	(5,530)	(5,612)
* การสินค้า	(1,649)	(1,577)	(1,369)	(1,394)	(1,420)	(1,446)	(1,521)	(1,601)	(1,685)	(1,774)	(1,857)
	(6,965)	(7,787)	(6,667)	(6,635)	(6,595)	(6,558)	(6,732)	(6,915)	(7,107)	(7,303)	(7,469)
กำไรแปรได้ (contribution margin)											
* การโดยสาร	(418)	(752)	550	1,045	1,582	2,152	2,597	3,079	3,601	4,169	4,814
* การสินค้า	(164)	58	345	397	451	508	520	532	543	555	575
	(582)	(694)	895	1,442	2,033	2,660	3,117	3,611	4,144	4,724	5,388
ต้นทุนที่เกิดจากงานใต้ราง											
* การโดยสาร	(2,123)	(2,146)	(2,186)	(2,212)	(2,245)	(2,283)	(2,387)	(2,473)	(2,526)	(2,549)	(2,580)
* การสินค้า	(863)	(894)	(925)	(961)	(999)	(1,040)	(1,114)	(1,187)	(1,255)	(1,317)	(1,384)
	(2,986)	(3,040)	(3,111)	(3,173)	(3,244)	(3,323)	(3,501)	(3,660)	(3,781)	(3,866)	(3,964)
กำไรสุทธิ											
* การโดยสาร	(2,541)	(2,898)	(1,636)	(1,167)	(663)	(131)	210	607	1,075	1,620	2,234
* การสินค้า	(1,027)	(836)	(580)	(564)	(548)	(532)	(594)	(656)	(712)	(762)	(809)
	(3,568)	(3,734)	(2,216)	(1,730)	(1,211)	(663)	(384)	(49)	364	858	1,425

ที่มา : Pricewaterhousecoopers ในโครงการศึกษาการปรับโครงสร้างการรถไฟแห่งประเทศไทย (30 ตุลาคม 2543)

6.2.2 การวิเคราะห์จุดคุ้มทุน (Break-even analysis) ของการโดยสารและพิจารณาการแข่งขันกับการขนส่งระบบอื่น

การวิเคราะห์จุดคุ้มทุนของการโดยสาร ประเด็นการศึกษานี้ จะวิเคราะห์จุดคุ้มทุนโดยการคำนวณ โดยจะแบ่งต้นทุนออกเป็นต้นทุนคงที่ (Fixed costs)³ และต้นทุนผันแปร (Variable costs)⁴

การวิเคราะห์จุดคุ้มทุนของการโดยสารนี้ จะสามารถหาปริมาณผู้ใช้บริการโดยรถไฟฟ้าที่จะทำให้การรถไฟฟ้า มีรายได้พอคุ้มกับต้นทุนพอดี และใช้ในการพิจารณาต่อไปได้ว่า ถ้าระดับปริมาณผู้ใช้บริการโดยรถไฟฟ้าสูงหรือต่ำกว่าจุดคุ้มทุน การรถไฟฟ้าจะมีกำไรหรือขาดทุนมากน้อยเพียงใด

ตารางที่ 6.2.2 เปรียบเทียบรายรับ-ต้นทุนของการเดินรถ ปี 2541 (หน่วย : บาท/กม./คน)

	อัตราค่าโดยสาร/หน่วย	ต้นทุนผันแปร/หน่วย	ต้นทุนรวม/หน่วย *
รถไฟฟ้าชั้น 1	0.99	0.72	0.98
รถไฟฟ้าชั้น 2	0.62	0.25	0.51
รถไฟฟ้าชั้น 3	0.27	0.11	0.37

ที่มา : รฟท.

* ดูรายละเอียดต้นทุนจากภาคผนวก ข.2

จากตารางที่ 6.2.2 และตารางที่ 1 ในภาคผนวก ข.1 เราสามารถคำนวณจุดคุ้มทุนได้จากสูตร ดังนี้

$$Q^* = FC / P-V$$

โดยที่ Q^* คือ ปริมาณผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าที่ทำให้คุ้มทุน

FC คือ ต้นทุนคงที่รวม

P-V คือ กำไรแปรได้ (Contribution Margin) และ P, V คงที่

สำหรับรถไฟฟ้าชั้น 1 ; ปริมาณผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าที่จะทำให้การรถไฟฟ้า มีรายได้พอคุ้มกับต้นทุนพอดี คือ

$$= 23,335,030.94 / 0.27$$

$$= 86,426,040.52 \quad \text{คน-กิโลเมตร}$$

ดังนั้น จะเห็นว่าการให้บริการเดินรถไฟฟ้าชั้น 1 สามารถทำกำไรให้กับการรถไฟฟ้าได้ โดยมีกำไรต่อหน่วย คือ 0.01 บาท/กม./คน และส่งผลทำให้การรถไฟฟ้าสามารถดำเนินกิจการรถไฟฟ้าชั้น 1 เกินจุดคุ้มทุนมาประมาณ 3,324,078.48 คน-กิโลเมตร ทั้งนี้เนื่องจากมาจากผู้ใช้บริการโดยสารรถไฟฟ้าชั้น 1 มักนิยมเดินทางในระยะทางไกล คือ ผู้โดยสารเกือบ 100% เดินทางตั้งแต่ 301 กิโลเมตรขึ้นไป ทำให้สามารถเข้าถึงจุดคุ้มทุนได้เร็วขึ้น

³ หมายถึง ต้นทุนที่ไม่เปลี่ยนแปลงไปกับปริมาณผู้ใช้บริการ โดยรถไฟฟ้า ได้แก่ ค่าควบคุมการเดินรถ ค่าเสื่อมราคาของโรงงานและอุปกรณ์เงินเดือนผู้บริหาร ค่าใช้จ่ายบริหารงานกลาง เป็นต้น

⁴ หมายถึง ต้นทุนที่เปลี่ยนแปลงไปโดยตรงกับปริมาณผู้ใช้บริการ โดยรถไฟฟ้า ได้แก่ ค่าเชื้อเพลิง ค่าอุปกรณ์ใช้สอยขบวนรถ เบี้ยเลี้ยงพนักงานรถ เป็นต้น

สำหรับรถไฟชั้น 2 ; ปริมาณผู้ใช้บริการรถไฟที่จะทำให้การรถไฟฯ มีรายได้พอคุ้มกับต้นทุนพอดี คือ

$$= 744,211,304.50 / 0.37$$

$$= 2,011,381,904 \quad \text{คน-กิโลเมตร}$$

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าการให้บริการเดินรถไฟชั้น 2 ของการรถไฟฯ ก็สามารถทำกำไรได้เช่นเดียวกับการเดินรถไฟชั้น 1 แต่การเดินรถไฟชั้น 2 จะมีกำไรแปรได้ (Contribution Margin) ที่สูงกว่าการเดินรถไฟชั้น 1 โดยรถไฟชั้น 2 มีกำไรแปรได้ เท่ากับ 0.37 บาท/กม/คน ส่งผลให้สามารถถึงจุดคุ้มทุนได้เช่นเดียวกับการเดินรถไฟชั้น 1

สำหรับรถไฟชั้น 3 ; ปริมาณผู้ใช้บริการรถไฟที่จะทำให้การรถไฟฯ มีรายได้พอคุ้มกับต้นทุนพอดี คือ

$$= 2,078,634,396 / 0.16$$

$$= 12,991,464,975 \quad \text{คน-กิโลเมตร}$$

จะเห็นได้ว่า การให้บริการเดินรถไฟชั้น 3 ของการรถไฟฯ ประสบผลขาดทุน เนื่องจากไม่สามารถให้บริการจนมีปริมาณผู้ใช้บริการมากพอที่จะทำให้ถึงจุดคุ้มทุนได้ กล่าวคือ การรถไฟฯ มีปริมาณผู้ใช้บริการรถไฟชั้น 3 เพียง 7,994,747,676 คน-กิโลเมตรเท่านั้น ซึ่งห่างจากจุดคุ้มทุนประมาณ 4,996,717,294 คน-กิโลเมตร นอกจากนี้ สาเหตุที่สำคัญอีกประการหนึ่ง ก็คือ การที่อัตราค่าโดยสารรถไฟชั้น 3 ไม่สะท้อนต้นทุนที่แท้จริง โดยมีอัตราที่ต่ำกว่าต้นทุนรวมถึง 0.10 บาท/กม/คน เพราะเป็นนโยบายของรัฐบาลที่จะช่วยผู้ใช้บริการที่มีรายได้น้อย เป็นการบริการเชิงสังคมรูปแบบหนึ่ง

อัตราค่าโดยสารที่คุ้มทุนและจุดคุ้มทุนใหม่หลังการปรับโครงสร้างบริหารใหม่ของรถไฟชั้นสาม

หลังจากที่การรถไฟฯ ได้รับอนุมัติให้มีการปรับปรุงค่าโดยสารชั้น 3 ครั้งสุดท้าย เมื่อ 1 กันยายน 2528 ซึ่งเป็นเวลากว่า 15 ปีมาแล้วที่ไม่ได้รับการอนุมัติให้มีการปรับเพิ่มค่าโดยสารชั้น 3 อีกเลย ทำให้การรถไฟฯ ประสบผลขาดทุนจากการเดินรถอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากปริมาณผู้โดยสารรถไฟชั้น 3 มีมากกว่าร้อยละ 90 ดังนั้น หลังจากที่มีมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2541 เห็นชอบให้มีการปรับปรุงโครงสร้างของการรถไฟฯ จึงมีการกำหนดว่า “ ถ้าการรถไฟฯ ได้มีการปรับปรุงให้เป็นที่พอใจ เป็นที่ยอมรับของประชาชนแล้ว ก็ให้สามารถปรับค่าโดยสารชั้น 3 ให้สอดคล้องกับต้นทุนได้ ” ทั้งนี้การรถไฟฯ ได้มีการปรับปรุงประสิทธิภาพและคุณภาพบริการให้ดีขึ้นส่วนหนึ่งแล้วและกำลังปรับปรุงรถโดยสารอีกจำนวนหนึ่ง

จากการที่สถาบันวิจัยและพัฒนาประเทศไทย (TDRI) ได้มีการศึกษาและให้ข้อเสนอแนะการขึ้นค่าโดยสารชั้น 3 ร้อยละ 40 จะทำให้อัตราค่าโดยสารรถไฟชั้น 3 เท่ากับต้นทุนรวมพอดี คือ จากเดิม 0.27 บาท/กม/คน เป็น 0.37 บาท/กม/คน ซึ่งจะทำให้การเดินรถไฟชั้น 3 คุ้มทุนพอดี นั่นคือจะไม่ประสบผลขาดทุนอีกต่อไป ดังนั้น อัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมของรถไฟชั้น 3 คือ 0.37 บาท/กม/คน

ส่วนจุดคุ้มทุนใหม่ของรถไฟชั้น 3 หากมีการปรับตามอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสมข้างต้น รวมทั้งหลังการปรับโครงสร้างจะมีต้นทุนคงที่ที่ลดลงประมาณร้อยละ 33 จะสามารถคำนวณจุดคุ้มทุนใหม่ได้ดังนี้

$$= 1,392,685,045 / 0.26$$

$$= 5,356,480,942 \quad \text{คน-กิโลเมตร}$$

ดังนั้น จะเห็นว่าจุดคุ้มทุนใหม่ที่ได้นั้นต่ำกว่าจุดคุ้มทุนเดิมที่ไม่มีการปรับตั้งอัตราค่าโดยสารและต้นทุนคงที่

การพิจารณาการแข่งขันกับการขนส่งระบบอื่น

1) เปรียบเทียบอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้ากับคู่แข่งในตลาดขนส่ง

จากตารางที่ 2 ในภาคผนวก ข.1 แสดงถึงการเปรียบเทียบอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าชั้น 1 กับเครื่องบิน ซึ่งจะเห็นว่า อัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าจะต่ำกว่าเครื่องบินในเปอร์เซ็นต์ที่มากขึ้นเรื่อยๆ ตามระยะทาง (กิโลเมตร) ยิ่งระยะทางไกล เช่น จากกรุงเทพฯ ถึงหาดใหญ่ (945 กม.) อัตราค่าโดยสารเครื่องบินจะสูงกว่า รถไฟถึง 2 เท่า

จากตารางที่ 3 ในภาคผนวก ข.1 แสดงถึงโครงสร้างค่าโดยสารรถไฟ เปรียบเทียบกับรถยนต์ประจำทาง จะเห็นว่า รถไฟชั้น 2 มีโครงสร้างค่าโดยสารที่ต่ำกว่าคู่แข่งมาก กล่าวคือ ต่ำกว่ารถวีไอพี 0.436 บาท/คน-กม และรถ ปอ.1 0.106 บาท/คน-กม. ในระยะทาง 100 กม.แรก และต่ำกว่ารถวีไอพีโดยเฉลี่ย 0.407 บาท/คน-กม. และ รถ ปอ.1 0.127 บาท/คน-กม. ในระยะทาง 101 กม.ขึ้นไป ส่วนรถไฟชั้น 3 เมื่อเปรียบเทียบกับรถ บขส. จะมีโครงสร้างค่าโดยสารรถไฟที่ต่ำกว่าอย่างเห็นได้ชัด กล่าวคือ ในระยะทาง 100 กม. แรก ค่าโดยสารรถไฟจะต่ำกว่า 0.115 บาท/คน-กม. และ 0.118 บาท/คน-กม. ในระยะทางที่มากกว่า 100 กม.

ดังนั้น สรุปได้ว่าโดยรวมแล้วโครงสร้างค่าโดยสารรถไฟต่ำกว่าคู่แข่งในตลาดการขนส่ง โดยเฉพาะรถไฟชั้น 3 ซึ่งรัฐบาลมีการควบคุมค่าโดยสารไว้ ทำให้ราคาไม่สะท้อนต้นทุนที่แท้จริง ส่งผลให้ไม่สามารถแข่งขันกับคู่แข่งในตลาดได้

ส่วนการสินค้าของการรถไฟฯ เมื่อเปรียบเทียบอัตราค่าระวางกับคู่แข่ง คือ รถบรรทุก โดยภาพรวมแล้วจะต่ำกว่า แต่ทั้งนี้ทั้งนั้น การแข่งขันระหว่างทางรถไฟและรถบรรทุกขึ้นอยู่กับปัจจัยสำคัญหลายประการ เช่น เส้นทาง , ลักษณะและปริมาณสินค้า , ความสม่ำเสมอของสินค้าที่จะทำการขนส่ง และสถานะการตลาดของสินค้านั้นๆ แต่ส่วนใหญ่แล้วค่าขนส่งทางรถไฟสำหรับระยะทางการขนส่งที่ต่ำกว่า 300 กม. จะแพงกว่าค่าขนส่งทางรถบรรทุก ส่วนระยะทางที่ไกลกว่านั้นการขนส่งทางรถไฟจะถูกกว่า (ภาคผนวก ข.4) เนื่องจากลักษณะของการขนส่งทางรถไฟไม่ใช่เป็นบริการแบบถึงที่ (Door to Door) ผู้ใช้บริการขนส่งจะต้องรับส่งสินค้าที่สถานีรถไฟ ดังนั้นแม้ในช่วงระยะทางไกลๆ การขนส่งทางรถไฟจะถูกกว่า แต่ถ้าคำนวณค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่อเนื่องด้วยแล้ว จะเห็นว่าทางรถไฟอาจจะเสียค่าใช้จ่ายสูงกว่า อย่างไรก็ตามในอนาคต หากมีการวางระบบการเชื่อมต่อทางการขนส่งที่ดี (Intermodal Linkage) จะทำให้รถไฟสามารถแข่งขันกับคู่แข่งได้ และการดำเนินงานขนส่งสินค้าทางรถไฟมีความคล่องตัวมากกว่าปัจจุบัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งความคล่องตัวในด้านการปรับอัตราค่าระวางตามความจำเป็นในด้านค่าใช้จ่าย จะทำให้รถไฟสามารถแข่งขันกับการขนส่งทางอื่นได้อย่างยุติธรรม

2) เปรียบเทียบต้นทุนค่าใช้จ่ายระหว่างรถไฟกับคู่แข่งในตลาด

จากตารางในภาคผนวก ข.2 และ ข.3 จะแสดงการเปรียบเทียบต้นทุนค่าใช้จ่ายระหว่างรถไฟกับรถยนต์โดยสารหมวด 2⁵ ในส่วนของการโดยสาร และรถไฟกับรถบรรทุกในส่วนของการสินค้า

สำหรับในส่วนของการโดยสาร จะเห็นว่า ต้นทุนการเดินรถทางรถไฟสูงกว่าทางรถยนต์โดยสารทั้งกรณีรถปรับอากาศและรถธรรมดา โดยมีต้นทุนที่สูงกว่า 0.0032 บาท/กม./คน กรณีรถปรับอากาศ และ 0.09 บาท/กม/คน กรณีรถธรรมดา นอกจากนี้ ต้นทุนการเดินรถทางรถไฟมีต้นทุนคงที่สูงมาก (High Fixed Cost) เนื่องจากการรถไฟฯ ต้องลงทุนทั้งตัวยานพาหนะ เส้นทาง อาณัติสัญญาณและสถานีเองทั้งหมด ซึ่งต้นทุนคงที่มีมากกว่า 3 เท่าของต้นทุนแปรผัน ต้นทุนคงที่ของรถไฟส่วนใหญ่จะเป็นการซ่อมบำรุงทาง ค่าใช้จ่ายในการบริหาร และค่าใช้จ่ายด้านบุคคลที่เป็นเงินเดือนพนักงานเป็นส่วนใหญ่ คิดเป็นประมาณร้อยละ 77.2 ของต้นทุนคงที่ทั้งหมด ส่วนต้นทุนแปรผัน ประกอบด้วยค่าเชื้อเพลิงและล้อเลื่อน ค่าซ่อมบำรุงรถจักรรถพ่วง เบี้ยเลี้ยงพนักงานขบวนรถ เป็นต้น จากลักษณะโครงสร้างต้นทุนของการรถไฟฯ ที่มีต้นทุนคงที่สูงกว่าต้นทุนแปรผันนี้เอง จึงเป็นการเอื้อต่อการประหยัดจากขนาด (Economy of scale) ทำให้สามารถลดต้นทุนต่อหน่วยได้ค่อนข้างสูง เมื่อมีปริมาณผู้โดยสารมากๆ แต่อย่างไรก็ตาม การที่มีต้นทุนคงที่สูงกว่าต้นทุนแปรผันมากๆ ก็จะเกิดความเสี่ยงสูง (High operating leverage) เช่นเดียวกัน กล่าวคือ จะก่อให้เกิดอัตราส่วนของดอกเบี้ย/ทุนที่ค่อนข้างสูงได้ และจะมีผลการดำเนินงานที่แปรผกผันมาก เมื่อมีปริมาณผู้โดยสารลดน้อยลง ส่วนโครงสร้างต้นทุนของรถยนต์โดยสารจะมีต้นทุนแปรผันที่มากกว่าต้นทุนคงที่ โดยต้นทุนแปรผันที่สำคัญ ได้แก่ ค่าเชื้อเพลิงและล้อเลื่อน ค่าซ่อมบำรุง ฯลฯ แม้ว่าโครงสร้างต้นทุนของรถยนต์โดยสารจะไม่สามารถลดต้นทุนต่อหน่วยได้เท่ากับการขนส่งทางรถไฟ แต่ก็มีความได้เปรียบในด้านอื่นๆ เช่น การให้บริการแบบถึงประตูบ้าน (Door to Door Service) มีความรวดเร็วในการขนส่ง (High Speed) และมีความสามารถสูงในการเข้าถึงผู้บริโภค (High Accessibility) ทำให้มีผู้โดยสารนิยมเดินทางโดยรถยนต์โดยสารมากกว่าทางรถไฟ

สำหรับในส่วนของการสินค้า คู่แข่งขันที่สำคัญในตลาดการขนส่ง ได้แก่ รถบรรทุก ซึ่งต้นทุนรวมทั้งหมดของรถไฟสูงกว่ารถบรรทุก 3.05 บาท/กม.รถ โดยที่รถไฟมีต้นทุนแปรผันใกล้เคียงกับรถบรรทุก (น้อยกว่าต้นทุนรถบรรทุก 1.69 บาท/กม.รถ) แต่ต้นทุนคงที่ของรถไฟสูงกว่ารถบรรทุกถึง 2 เท่า ดังนั้น จึงทำให้ต้นทุนรวมของรถไฟสูงกว่ารถบรรทุก แต่อย่างไรก็ตามต้นทุนเมื่อถูกเฉลี่ยออกมาเป็นตัน-กิโลเมตรแล้ว จะเห็นว่า ต้นทุนทางรถไฟถูกกว่ารถบรรทุก เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางรถไฟสามารถบรรทุกสินค้าได้ในปริมาณที่มากกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับรถบรรทุก แต่อย่างไรก็ตาม จุดเสียเปรียบที่สำคัญที่สุดอย่างหนึ่งของรถไฟ ก็คือไม่สามารถให้บริการถึงประตูบ้านได้ เพราะ รถพ. ไม่ได้เชื่อมโยงโดยตรงกับต้นทางหรือปลายทางของผู้ใช้บริการขนส่งสินค้า ในกรณีเช่นนี้จึงทำให้ต้นทุนการขนส่งทั้งหมดอาจมีรถบรรทุกเข้ามาด้วย ซึ่งต้นทุนส่วนที่เพิ่มขึ้นนี้บางครั้งมักจะสูงกว่าส่วนที่ประหยัดได้จากการใช้บริการรถไฟ และนี่ก็คือเหตุผลที่สำคัญเหตุผลหนึ่งที่อธิบายว่าทำไมรถไฟจึงไม่สามารถแข่งขันได้กับการขนส่งทางถนน

⁵ เส้นทางเดินรถ หมวด 2 หมายถึง เส้นทางขนส่งผู้โดยสารระหว่างกรุงเทพฯกับจังหวัดต่างๆ ในส่วนภูมิภาคนั้น ซึ่งบริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) มีส่วนแบ่งตลาด (Market Share) ทั้งหมด 100%

ในภาพรวมอาจกล่าวได้ว่า ต้นทุนการขนส่งทางรถไฟสูงกว่าต้นทุนของกลุ่มแข่งขัน ทำให้ไม่สามารถแข่งขันได้ในตลาดการขนส่ง หาก รฟท. มีการปรับโครงสร้างบริหารจะทำให้ต้นทุนการขนส่งลดลงส่วนหนึ่ง เนื่องจากรัฐบาลจะรับภาระในส่วนของโครงสร้างพื้นฐาน ทำให้ รฟท. อยู่ภายใต้พื้นฐานเดียวกับการขนส่งระบบอื่นๆ และจะส่งผลให้ รฟท. สามารถแข่งขันกับคู่แข่งในตลาดการขนส่งอย่างเท่าเทียมกัน

จากตารางที่ 4 ในภาคผนวก ข.1 จะเห็นได้ว่าต้นทุนของการโดยสารรถไฟทั้ง 3 ชั้นลดลงประมาณร้อยละ 33 หลังการปรับโครงสร้างบริหาร ทำให้ต้นทุนรถไฟชั้น 1 เหลือเพียง 0.65 บาท/กม/คน จากเดิม 0.98 บาท/กม/คน รถไฟชั้น 2 เหลือเพียง 0.34 บาท/กม/คน จากเดิม 0.51 บาท/กม/คน และรถไฟชั้น 3 เหลือเพียง 0.25 บาท/กม/คน จากเดิม 0.37 บาท/กม/คน ส่งผลให้รถไฟสามารถแข่งขันกับรถยนต์โดยสารได้ โดยรถไฟมีต้นทุนรวมต่ำกว่ารถยนต์โดยสาร (บขส.) ส่วนต้นทุนของการสินค้าก็ลดลงเช่นเดียวกัน คือ ลดลงประมาณร้อยละ 34.8 กล่าวคือ กรณีที่บรรทุกสินค้าทั้งไปทั้งกลับ ต้นทุนเหลือเพียง 0.3174 บาท/ตัน-กม. จากเดิม 0.4871 บาท/ตัน-กม. (กรณี 30 ตัน) และต้นทุนเหลือเพียง 0.2645 บาท/ตัน-กม. จากเดิม 0.4058 บาท/ตัน-กม. (กรณี 36 ตัน) ส่วนกรณีที่มีสินค้าเที่ยวเดียว ต้นทุนเหลือเพียง 0.6348 บาท/ตัน-กม. จากเดิม 0.9742 บาท/ตัน-กม. (กรณี 30 ตัน) และ 0.5290 บาท/ตัน-กม. จากเดิม 0.8116 บาท/ตัน-กม. (กรณี 36 ตัน)

จากการที่ต้นทุนการขนส่งลดลงนี้ นอกจากจะสามารถทำให้กิจการมีจุดคุ้มทุนที่เร็วขึ้นแล้ว ยังทำให้กิจการมีความสามารถในการแข่งขันเพิ่มขึ้นด้วย ประกอบกับแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟฯ ซึ่งจะช่วยขยายโครงข่ายการขนส่งทางรถไฟเพิ่มขึ้น หลังจาก 25 ปีที่ผ่านมา มีการสร้างทางเพิ่มเพียง 200 ก.ม. โดยในปัจจุบันเครือข่ายเส้นทางรถไฟมีความยาวทั้งหมด 4,044.7 ก.ม. แยกเป็นทางเดี่ยว 3,954.3 ก.ม. ทางคู่ 90.4 ก.ม. ส่วนในแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานจะมีการก่อสร้างทางเพิ่มทั้งสิ้น 4,340 ก.ม. และมีโครงการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและวิศวกรรม 727 ก.ม. นอกจากนี้ยังมีแผนงานขยายโครงข่ายเส้นทาง สนับสนุนให้มีการเชื่อมโยงไปสู่ประเทศใกล้เคียง เช่น พม่า ลาว เขมร จีน เพื่อเพิ่มศักยภาพในการขนส่งระยะไกล และขยายความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (ภาคผนวก ข.5)

จากแผนการดำเนินงานที่กล่าวมา นอกจากจะช่วยเพิ่มความสามารถในการแข่งขันแล้ว ยังเป็นการช่วยเพิ่มส่วนแบ่งตลาดทางการขนส่งในอนาคตได้อีกด้วย จากการคาดการณ์ของสถาบันวิจัยและพัฒนาประเทศไทย (TDRI) ได้สรุปแนวโน้มการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าในระยะเวลา 15 ปี (ปี พ.ศ. 2539-2554) โดยในอนาคตจะตั้งเป้าให้การเดินทางโดยรถเล็กไม่เพิ่มมากขึ้น แต่จะเน้นการขนส่งทางรถไฟและรถโดยสาร ซึ่งเป็นการขนส่งในเชิง Mass Transportation ในส่วนของการขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟในอนาคตจะมีส่วนแบ่งการขนส่งเพิ่มขึ้นจาก 4.78 % ในปี 2539 เป็น 5.54 % ในปี 2554 (ในทางกลับกัน การขนส่งทางถนนจะมีส่วนแบ่งลดลงจาก 94.38 % ในปี 2539 เป็น 93.60 % ในปี 2554 ส่วนแนวโน้มการขนส่งสินค้าในอนาคต สัดส่วนของการขนส่งทางถนนจะลดลง เพราะระบบการขนส่งอื่นๆ ที่จะเริ่มเข้ามามีบทบาทในการขนส่งมากขึ้น คือ ระบบรถไฟโดยจะมีสัดส่วนการขนส่งเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 1.88 ในปี 2539 เป็นร้อยละ 3.40 ในปี 2554 (ในทางกลับกัน สัดส่วนการขนส่งทางรถบรรทุกจะลดลงซ้ำๆ อย่างต่อเนื่อง) (ภาคผนวก ข.6) ในด้านการดำเนินงานการขนส่งสินค้า

ทางรถไฟในอนาคต การรถไฟฯจะดำเนินการขนส่งสินค้าเป็นเชิงพาณิชย์ โดยสามารถเลือกชนิดสินค้าที่เหมาะสมที่ขนส่งโดยทางรถไฟได้อย่างอิสระ รวมถึงการกำหนดอัตราค่าบริการและวิธีการให้บริการเพื่อจะแข่งขันกับวิธีการขนส่งอื่นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่วนการขนส่งสินค้าบางประเภทที่มีปริมาณน้อยและประสิทธิภาพขาดทุน แต่รัฐต้องการให้กิจการบริการประเภทนี้ไว้ให้กำหนดเป็นการบริการเชิงสังคมอย่างชัดเจน นอกจากนี้ อาจดำเนินการขนส่งในรูปแบบเอกชนหรือดำเนินการร่วมกับเอกชนในการจัดการด้านการขนส่งสินค้าเพื่อให้เกิดความคล่องตัว

ในอนาคต หากสามารถดำเนินการให้เป็นไปตามเป้าหมายที่คาดการณ์ไว้ดังกล่าว จะส่งผลกระทบต่อปริมาณการใช้พลังงานและคุณภาพอากาศในประเทศด้วย โดยเน้นพิจารณาสารมลพิษ คาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) คาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ออกไซด์ของไนโตรเจน (Nox) ไฮโดรคาร์บอน (CH₄) ออกไซด์ของกำมะถัน (SO₂) และอนุภาคมลสาร (suspended particulate matter : spm) ที่ระบายนจากการจราจร

จากตารางในภาคผนวก ข.7 จะเห็นว่าปริมาณการใช้พลังงานและปริมาณสารมลพิษที่เกิดขึ้นทั้งหมดในแต่ละปี มีปริมาณที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งส่วนใหญ่เกิดจากการขนส่งทางถนน คิดเป็นร้อยละ 98 ของปริมาณสารมลพิษที่เกิดจากการขนส่งทางบกทั้งหมด ทั้งนี้เกิดจากส่วนแบ่งตลาดทางถนนมีสูง และปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ส่งผลให้มีการใช้พลังงานในปริมาณที่สูงขึ้นตามไปด้วย ซึ่งได้ก่อให้เกิดความสูญเสียมากมายต่อสภาพสังคม คุณภาพชีวิต สิ่งแวดล้อม และเศรษฐกิจ ดังนั้น หากยังคงปล่อยให้เป็นอย่างนี้ไปเรื่อย ๆ ในอดีต ปริมาณสารมลพิษจะยิ่งสูงขึ้น และส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมทั่วไปอย่างแน่นอน

จากการศึกษาแผนการขนส่ง เป้าหมายที่คาดการณ์ในอนาคต รวมทั้งสัดส่วนการขนส่งที่อาจเป็นไปได้ และได้นำข้อมูลทั้งหมดวิเคราะห์ในเชิงโปรแกรมสถิติ (ภาคผนวก ข.9) โดยให้ปริมาณการใช้พลังงาน (Ktoe) ผันแปรตามหน่วยการขนส่งและให้ปริมาณสารมลพิษชนิดต่างๆผันแปรตามปริมาณการใช้พลังงาน (ภาคผนวก ข.8) สรุปได้ว่า ปริมาณการใช้พลังงานและปริมาณสารมลพิษทั้งหมดจะเพิ่มสูงขึ้นหากยังคงให้มีสภาพแนวโน้มนโยบายและการให้บริการในอดีต กล่าวคือ ปริมาณการใช้พลังงานเพิ่มจาก 16,645 ktoe ในปี 2544 เป็น 26,136 ktoe ในปี 2554 ซึ่งเห็นได้ชัดเจนว่าการขนส่งทางถนนใช้ปริมาณพลังงานสูงกว่าทางรถไฟมากและเพิ่มสูงถึงร้อยละ 36 ในช่วง 10 ปี (ปี 2544-2554) ดังนั้นจึงส่งผลให้ปริมาณสารมลพิษเพิ่มขึ้นตามไปด้วยจาก 42,074 พันตันในปี 2544 เป็น 62,199 พันตันในปี 2554

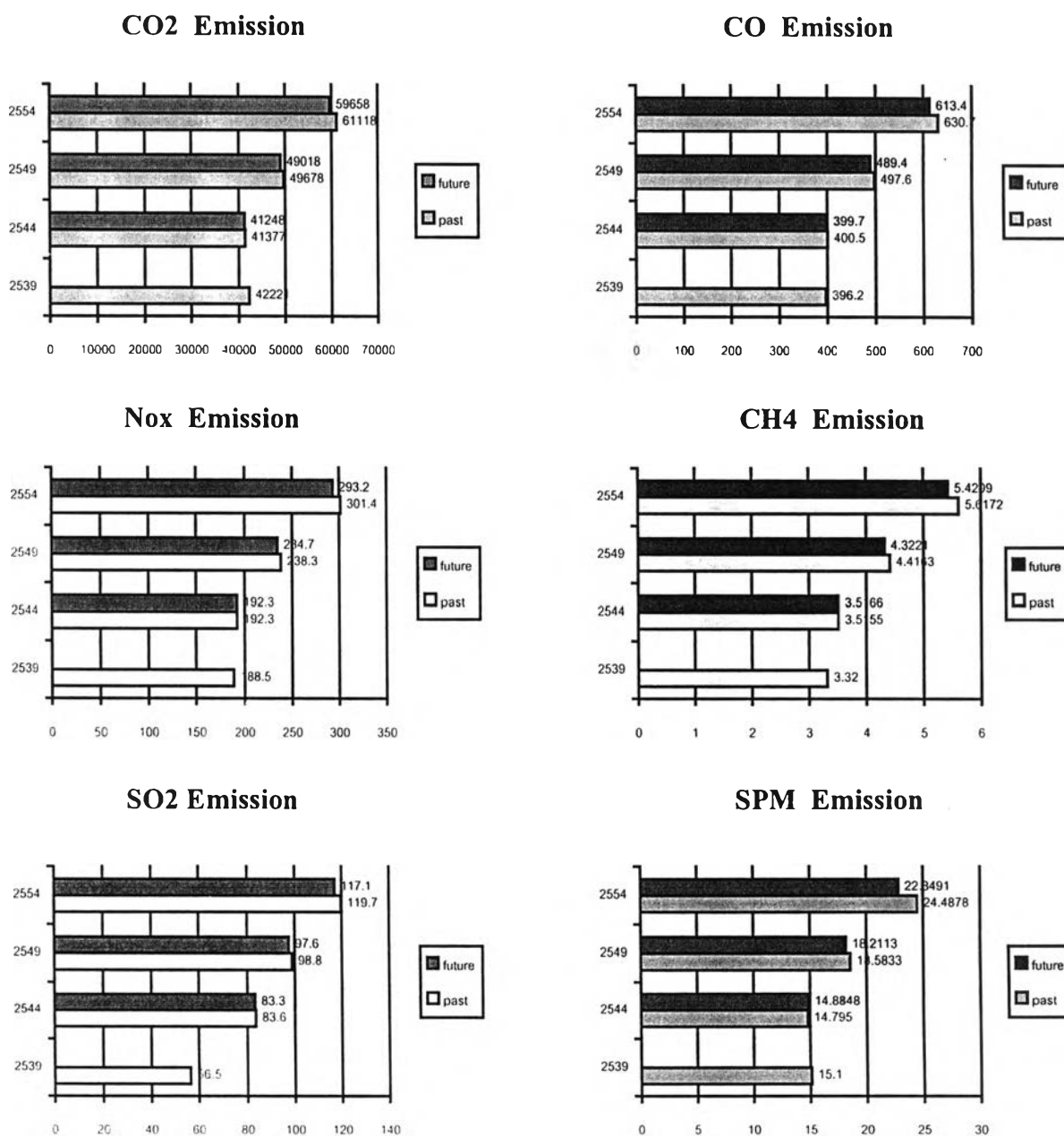
กรณีของปี 2554 เมื่อยังคงให้มีสภาพแนวโน้มนโยบายและการให้บริการในอดีต พบกว่า การที่มีถนนมากขึ้น ทำให้มีการจราจรมากขึ้น และมลพิษทุกตัวจะเพิ่มสูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัด คือ ก๊าซ CO₂ Co Nox Ch₄ So₂ และ spm เพิ่มขึ้นเป็น 61,118 630.7 301.4 5.62 119.7 และ 23.5 พันตัน/ปี ตามลำดับ

อย่างไรก็ตาม หากมีการดำเนินงานตามเป้าหมายหลักการขนส่งแล้ว จะสามารถช่วยลดปริมาณการใช้พลังงานและปริมาณสารมลพิษลงได้ แม้จะไม่ลดในปริมาณที่มาก แต่ก็ช่วยบรรเทาปัญหามลพิษได้ส่วนหนึ่ง กล่าวคือ ลดปริมาณการใช้พลังงานลง 62 และ 696 ktoe ในปี 2544 และ 2554 ตามลำดับและในปี 2544 ช่วยลด

ปริมาณสารมลพิษลงได้ 133 พันตัน (หรือคิดเป็นร้อยละ 0.32) เมื่อเทียบกับรูปแบบในอดีต และลดลง 673 และ 1,489 พันตัน (หรือคิดเป็นร้อยละ 1.33 และ 2.40) ในปี 2549-2554 ตามลำดับ

กรณีของปี 2554 เมื่อมีการดำเนินงานตามเป้าหมายหลักการขนส่ง พบว่า จะทำให้ปริมาณสารมลพิษดังกล่าวลดลงเมื่อเทียบกับการใช้นโยบายการขนส่งรูปแบบเดิม คงเหลือเพียง 59,658 613.4 293.2 5.43 117.1 และ 22.8 พันตัน/ปี ตามลำดับ

แผนภาพที่ 14 : เปรียบเทียบปริมาณสารมลพิษแต่ละชนิดกรณียังคงให้มีสภาพแนวนโยบายและการให้บริการในอดีตและกรณีการดำเนินงานตามเป้าหมายหลักการขนส่ง



6.3 ผลของการเพิ่มบทบาทของภาคเอกชนต่อองค์กรและประชาชน

6.3.1 การเดินขบวนรถดีเซลรางพิเศษ (สปันเตอร์)

กิจกรรมรถดีเซลรางพิเศษหรือสปันเตอร์นี้ เป็นกิจกรรมการเดินทางประเภทหนึ่งของการรถไฟฯ โดยจัดเดินเพื่อรับ/ส่งผู้โดยสารระหว่างเมืองใหญ่ ๆ หยุดเฉพาะสถานีสำคัญ ๆ เท่านั้น

ในอดีตการรถไฟฯ ได้จัดเดินรถดีเซลรางพิเศษเอง โดยเมื่อพิจารณารายได้เปรียบเทียบกับต้นทุนของแต่ละขบวนแล้ว ปรากฏว่ามีผลการดำเนินงานขาดทุนทุกขบวน การรถไฟฯ จึงได้มีแนวความคิดริเริ่มที่จะแปรรูปไปให้เอกชนดำเนินการแทน ซึ่งในปี 2525-2529 การรถไฟฯ มีโครงการจัดหารถดีเซลรางตามแผนพัฒนาการเศรษฐกิจ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งผู้โดยสารที่เดินทางในระยะปานกลาง ซึ่งการรถไฟฯ มีความเห็นว่าถ้าให้บริษัทเอกชนเข้าร่วมดำเนินการจะทำผลประโยชน์แก่การรถไฟฯ ดังนั้น จึงได้ดำเนินการประกาศเชิญชวนบริษัทเอกชนที่สนใจให้เข้าร่วมโครงการ โดยให้เสนอราคาค่าเช่าเหมาะสมขบวนรถแต่ละสายที่จะเปิดให้บริการเดินรถรวม 3 สาย ได้แก่ สายกรุงเทพฯ-พิษณุโลก กรุงเทพฯ-สุรินทร์และกรุงเทพฯ-ขอนแก่น

ผลประโยชน์ในการให้เอกชนเช่าเหมาะสมขบวนรถดีเซลรางพิเศษในครั้งนี้ ก็คือ การรถไฟฯ จะได้รับรายได้ที่แน่นอนจากราคาค่าเช่าเหมาะสมขบวนรถของบริษัทเอกชน รวมทั้งผลประโยชน์ที่น่าพึงพอใจที่บริษัทเอกชนได้ดำเนินการไป แต่อย่างไรก็ตาม หลังจากที่บริษัทเอกชนได้ดำเนินการไปได้ไม่นานก็ได้รับการคัดค้านจากสหภาพแรงงานของการรถไฟฯ จึงทำให้การรถไฟฯ ต้องนำกิจการรถดีเซลรางพิเศษนี้กลับมาดำเนินการเองอีกครั้งหนึ่ง

ในที่นี้จะทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบกิจการรถดีเซลรางพิเศษ ระหว่างผลการดำเนินงานระหว่างการรถไฟฯ และบริษัทเอกชน โดยจะศึกษาขอบเขตหลังจากที่การรถไฟฯ ได้โอนกิจการนี้ไปให้เอกชนดำเนินการ และการนำกิจการนี้กลับมาดำเนินการเองอีกครั้งหนึ่ง หลังจากได้รับเสียงคัดค้านจากสหภาพแรงงาน ซึ่งในที่นี้จะศึกษาเฉพาะขบวนรถสายกรุงเทพฯ-พิษณุโลก เป็นกรณีศึกษา โดยมีสมมติฐานว่าก่อนและหลังการแปรรูปกิจการ สายระยะทางการเดินรถ (ระยะทางใกล้, ระยะทางกลาง, ระยะทางไกล) ไม่ต่างกัน

ก่อนการแปรรูปกิจการรถดีเซลรางพิเศษ การรถไฟฯ ได้จัดการเดินขบวนรถเอง ซึ่งรายละเอียดผลการดำเนินงานเฉพาะสายกรุงเทพฯ-พิษณุโลก มีดังต่อไปนี้

สายกรุงเทพฯ-พิษณุโลก มีปริมาณผู้โดยสารที่เหมาะสมเฉลี่ยต่อเที่ยวของรถดีเซลรางพิเศษสายนี้ ประมาณร้อยละ 65 ของระวางที่นั่ง โดยเฉลี่ยรถดีเซลรางพิเศษจะมีระวางที่นั่งรถธรรมดาเท่ากับ 74 ที่นั่งและที่นั่งรถปรับอากาศเท่ากับ 62 ที่นั่ง สำหรับอัตราค่าโดยสารรถธรรมดาเท่ากับ 69 บาทต่อคน และรถปรับอากาศเท่ากับ 143 บาทต่อคน

รายได้แต่ละเที่ยว = จำนวนที่นั่ง x จำนวนรถ x ราคา x อัตราความหนาแน่น

$$\text{รถธรรมดา} = 74 \times 2 \times 69 \times .0.65 = 6,638 \text{ บาท}$$

$$\text{รถปรับอากาศ} = 62 \times 2 \times 143 \times .0.65 = 11,526 \text{ บาท}$$

รายได้รวม เท่ากับ 18,164 บาท

การดำเนินงานการเดินทางในสายนี้มีต้นทุนทำการ 20,850 บาท (ต้นทุนทำการประกอบด้วย ค่าแรง ค่าของวัสดุ ค่าเชื้อเพลิง ค่าเสื่อมราคา และค่าดอกเบี้ยเงินลงทุน) เมื่อเปรียบเทียบรายได้กับต้นทุนแล้ว ปรากฏว่าขาดทุนเท่ากับ $20,850 - 18,164 = 2,686$ บาทต่อเที่ยว

จากผลการขาดทุนนี้เอง การรถไฟฯ จึงมีแนวคิดที่จะแปรรูปให้บริษัทเอกชนดำเนินการแทน โดยได้ทำการประกาศเชิญชวนให้ผู้สนใจเสนอโครงการและราคาเช่าเหมาขบวนรถพิเศษดีเซลราง และทำการคัดเลือกผู้เช่าเหมารายที่เสนอผลตอบแทนดีที่สุด (รายละเอียดการคัดเลือกผู้เช่าเหมาอยู่ในภาคผนวก ก.1)

การเปรียบเทียบผลการดำเนินงานระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยกับบริษัทเอกชน

กรณีบริษัท แก่นอินทร์การท่องเที่ยว จำกัด ดำเนินการจัดเดินขบวนรถสายกรุงเทพ-พิษณุโลก

บริษัทได้เปิดดำเนินการตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2528 เป็นต้นมา โดยมีสัญญาเช่าเหมาขบวนรถที่ระบุอัตราค่าเช่าต่อเที่ยว ต่อวัน (รายละเอียดสัญญาเช่าอยู่ในภาคผนวก ก.2)

รถพ่วงแต่ละขบวนประกอบด้วยรถดีเซลรางปรับอากาศ 2 คัน และรถธรรมดา 2 คัน เดินไป-กลับ วันละ 6 เที่ยว ตามเวลาดังนี้

จาก-ถึง	ขบวนที่	ออกเดินทาง	ถึงปลายทาง
กรุงเทพ-พิษณุโลก	901	11.05	16.05
	903	17.05	22.10
	905	23.05	4.45
พิษณุโลก-กรุงเทพ	902	8.45	13.45
	904	17.00	22.10
	906	23.00	4.45

บริษัทฯ หยุดรับส่งผู้โดยสารที่สถานี กรุงเทพ สามเสน ดอนเมือง นครสวรรค์ ชุมแสง บางมูลนาก ตะพานหิน พิจิตร และ พิษณุโลก พนักงานขบวนรถในส่วนของรถไฟฯ มี พนักงานรักษารถ(พรร.) 1 นาย พนักงานขับรถ (พชร.) 1 นาย และช่างเครื่อง 1 นาย

บริษัทได้ตั้งอัตราค่าโดยสารรวมค่าบริการ เฉพาะที่สำคัญๆ ดังนี้

จากกรุงเทพ ถึง	รถปรับอากาศ (บาท)	รถธรรมดา (บาท)
นครสวรรค์	160	95
ชุมแสง	175	100
บางมูลนาก	180	105
ตะพานหิน	185	110
พิจิตร	195	115
พิษณุโลก	195	115

บนขบวนรถมีพนักงานของบริษัทประจำอยู่ทั้งหมด 8 คน เป็นหญิง 6 คน บริการในรถปรับอากาศ 3 คน รถธรรมดา 3 คน และพนักงานชาย 2 คน บริการในรถปรับอากาศ 1 คน และรถธรรมดา 1 คน และมีบริการอื่น ๆ ดังนี้

1. บริการอาหารและเครื่องดื่มฟรีสำหรับผู้โดยสารทุกคน
 - รถปรับอากาศ อาหารหนักจัดให้เป็นจาน อาหารว่างเป็นกาแฟและของว่าง เครื่องดื่มมีน้ำอัดลมและน้ำเปล่า แจกตามความต้องการของผู้โดยสาร
 - รถธรรมดา อาหารหนักจัดให้เป็นกล่องหรือห่อ เครื่องดื่มมีน้ำอัดลมและน้ำเปล่า
2. บริการฟรีอื่น ๆ
 - รถปรับอากาศ มีผ้าห่ม ผ้าเย็น และวีดีโอเทป
 - รถธรรมดา มีผ้าเย็น
3. เครื่องดื่มและอาหารที่ขาย มีเบียร์ และอาหารว่างเบ็ดเตล็ด

จากบริการดังกล่าว ทำให้บริษัท ฯ มีรายจ่ายอื่น ๆ นอกเหนือจากค่าเช่าเหมาขบวนรถผันแปรตามจำนวนผู้โดยสาร ประมาณ 15.00 บาทต่อผู้โดยสาร 1 คน ปรากฏผลการดำเนินงาน ดังนี้

ตารางที่ 6.3.1 ก : ผลการดำเนินงานของบริษัท แก่นอินน์การท่องเที่ยว จำกัด ปีงบประมาณ 2529

เดือน	รายได้ ('000 บาท)	รายจ่าย ('000 บาท)	กำไร-ขาดทุน ('000 บาท)
ตุลาคม	4,613.9	4,845.6	(231.7)
พฤศจิกายน	4,166.9	4,708.8	(541.9)
ธันวาคม	5,033.8	4,921.2	112.6
มกราคม	3,839.4	4,789.9	(950.5)
กุมภาพันธ์	4,660.5	4,454.3	206.2
มีนาคม	5,656.8	4,979.7	677.1
เมษายน	6,555.1	5,194.3	1,360.8
พฤษภาคม	5,505.6	4,959.5	546.1
มิถุนายน	4,255.4	4,681.0	(425.6)
กรกฎาคม	4,856.4	4,760.8	95.6
สิงหาคม	4,688.6	4,888.2	(199.6)
กันยายน	4,711.8	4,861.8	(150)
รวม 12 เดือน	58,544.2	58,045.1	499.1

ที่มา : บริษัท แก่นอินน์การท่องเที่ยว จำกัด

ส่วนจำนวนผู้โดยสารและอัตราความหนาแน่นของผู้โดยสารที่ใช้บริการระหว่างเดือนตุลาคม 2528 ถึงธันวาคม ปี 2529 ดูรายละเอียดได้จากตารางที่ 1 ในภาคผนวก ก.3

จากตารางในภาคผนวก ก.3

1. จำนวนผู้โดยสารได้จากการตรวจนับของพนักงานขบวนรถ โดยนับเมื่อออกเดินทางและนับอีกครั้งเมื่อใกล้จะถึงปลายทาง
2. ความหนาแน่นคิดจากจำนวนผู้โดยสารหารด้วยจำนวนที่นั่ง
3. รายได้คิดจากค่าโดยสารของบริษัทฯ โดยผู้โดยสารส่วนหนึ่ง(50-60%)จะเดินทางจากต้นทางถึงปลายทางซึ่งสามารถประมาณการรายได้ได้อย่างแน่นอน ส่วนผู้โดยสารที่เหลื่อมหรือขึ้นระหว่างทางใช้รูปแบบการเดินทางที่สำรวจในเดือนกันยายน 2528 เป็นตัวฐานในการประมาณการรายได้
4. รายจ่ายประกอบด้วยค่าเช่าขบวนรถตามปกติ ค่าเช่ารถเพิ่ม ค่าปวยการในการชำระเงินล่าช้า และรายจ่ายด้านดำเนินงาน และด้านบริการจะผันแปรตามจำนวนผู้โดยสาร
5. ตัวเลขเดือนกันยายน 2528 มีไม่สมบูรณ์จึงไม่สามารถเสนอได้
6. รายได้และรายจ่ายแยกตามขบวนรถ (รายละเอียดดูจากภาคผนวก ก.4)

ตารางที่ 6.3.1 ข : สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทแก่นอินน์การท่องเที่ยวจำกัดปีงบประมาณ 2529

ผลการดำเนินงาน	บาท/เที่ยว	บาท/กิโลเมตร
รายได้	26,733	68.72
รายจ่าย	26,505	68.14
กำไร (ขาดทุน)	228	0.58

ที่มา : บริษัท แก่นอินน์การท่องเที่ยว จำกัด

สรุปรายได้ทั้งหมด 58,544,200 บาท/ปี หรือ 160,395 บาท/วัน

ในแต่ละวัน บริษัทเอกชนจัดเดินขบวนรถทั้งหมด 6 เที่ยว

ดังนั้น รายได้/เที่ยว คิดเป็นประมาณ $160,395 / 6 = 26,733$ บาท/เที่ยว หรือ 68.72 บาท/กม.

ส่วนรายจ่ายทั้งหมด 58,045,100 บาท/ปี หรือ 159,027.67 บาท/วัน

ในแต่ละวัน บริษัทเอกชนจัดเดินขบวนรถทั้งหมด 6 เที่ยว

ดังนั้น รายจ่าย/เที่ยว คิดเป็นประมาณ $159,027.67 / 6 = 26,504.61$ บาท/เที่ยว หรือ 68.14 บาท/กม.

จากรายได้และรายจ่ายของบริษัทเอกชน ทำให้ในปีงบประมาณ 2529 บริษัทได้ผลกำไรทั้งหมด 228 บาท /เที่ยว หรือ 0.58 บาท/กม.

หลังจากนั้น บริษัทได้ดำเนินการต่อ ผลปรากฏว่าเมื่อสิ้นปี 2529 บริษัทประสบผลขาดทุนทั้งสิ้น 25,263 บาท แต่อย่างไรก็ตาม ในปี 2530 บริษัทได้ดำเนินการต่อไปจนถึงเดือนกันยายน โดยมีกำไรทั้งสิ้น 5,027,941 บาท

ปี 2530 (9 เดือน)	รายได้	49,362,235	บาท
	รายจ่าย	44,334,294	บาท
	กำไร	5,027,941	บาท

ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา มีกำไรประมาณ 0.5 ล้านบาท โดยขาดทุนมากในช่วงแรก ๆ เนื่องจากสาเหตุต่าง ๆ เช่น

1. ไม่สามารถดึงผู้โดยสารจากขนส่งทางถนนได้มากเท่าที่คาดหวังไว้ โดยเฉพาะระยะเริ่มแรก ทำให้บริษัทฯ ตัดสินใจเปลี่ยนเวลาของขบวนรถที่ 902 พิษณุโลก-กรุงเทพ ถึง 2 ครั้ง คือ ครั้งแรกเปลี่ยนจากเวลา 8.45 น. เป็น 6.55 น. เมื่อ 25 พฤศจิกายน 2528 และครั้งที่ 2 เปลี่ยนมาใช้เวลาเดิมเมื่อ 25 มกราคม 2529 ทำให้ผู้โดยสารสับสนมาก การขาดทุนจึงตกอยู่ใน 2 เดือนนี้มาก
2. การแข่งขัน คู่แข่งขันคือ รถทัวร์ปรับอากาศ ได้ตื่นตัวและปรับปรุงคุณภาพของบริการให้ดียิ่งขึ้น เช่น ดูแลผู้โดยสารดียิ่งขึ้น อาหารและเครื่องดื่มมีคุณภาพมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะบริษัทพิษณุโลกยานยนต์ จำกัด ผู้ดำเนินการรถทัวร์ปรับอากาศระหว่าง กรุงเทพ-พิษณุโลก และเป็นผู้เข้าเสนอโครงการเช่าเหมาขบวนรถดีเซลรางพิเศษนี้ด้วย แต่ไม่ได้รับเลือกให้ดำเนินการเนื่องจากเสนอราคาเช่าต่ำกว่ารายอื่น ได้จัดหารถทัวร์รุ่นใหม่มาดำเนินการ ปัจจุบันมีอยู่ 2 คัน ว่างรับส่งผู้โดยสารระหว่างกรุงเทพ-พิษณุโลก วันละ 4 เที่ยว ซึ่งรถรุ่นใหม่นี้ได้ออกแบบมาอย่างสมบูรณ์ดีพอสมควร เช่น ที่นั่งมีเพียง 27 ที่นั่ง ที่นั่งจึงกว้างและปรับเอนเฉพาะตัวได้มากกว่ารถทัวร์ทั่ว ๆ ไป ช่องทางเดินกว้างปูพรม การติดตั้งเครื่องเสียง วีดีโอและเครื่องรับโทรทัศน์ จัดได้สวยและพอเหมาะกับสายตา ลำโพงติดตั้งทั้งหมด 10 จุด กระจายอยู่ทั้งคันรถ ผู้โดยสารสามารถฟังเพลงได้ชัดเจนโดยไม่จำเป็นต้องเปิดเสียงดังมากนัก มีเคาเตอร์จัดอาหารของไฮเดส เป็นต้น เก็บค่าโดยสารคนละ 185 บาท (รถดีเซลรางปรับอากาศเก็บคนละ 195 บาทและราคารถทัวร์ปกติคนละ 140-150บาท)
3. ปัญหาทางด้านบริหาร เนื่องจากบริษัทแก่นอินน์ฯ ซึ่งเป็นบริษัทในเครือบริษัทโรงแรมแก่นอินน์ จำกัด ผู้ดำเนินธุรกิจโรงแรมชั้นหนึ่งที่จังหวัดขอนแก่นมีความชำนาญในธุรกิจโรงแรมมากกว่าการขนส่ง ประกอบกับในระยะแรก ๆ คณะผู้บริหารและผู้ดำเนินการส่วนใหญ่เป็นชาวขอนแก่น ซึ่งอาจไม่ชำนาญสภาพทางธุรกิจและทางสังคมของภาคเหนือเพียงพอ จึงเจอะตลาดการขนส่งได้ไม่มากนัก ในช่วงแรกจึงประสบการขาดทุน แต่ภายหลังตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2529 เป็นต้นมา บริษัทฯ ได้ปรับปรุงคณะผู้ดำเนินการใหม่ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นชาวพิษณุโลกโดยตรง ก็ปรากฏว่าเริ่มมีกำไร ซึ่งอาจเป็นผลงานของคณะผู้ดำเนินงานชุดใหม่ และเป็นช่วงเข้าฤดูการโดยสารตามปกติของแต่ละปีด้วย
4. ปัญหาทางสภาพเศรษฐกิจโดยทั่วไปของประเทศ ซึ่งอาจกล่าวได้ว่า สภาพทางเศรษฐกิจโดยทั่วไปซบเซาลงอย่างมาก เป็นประวัติการณ์มาตั้งแต่ปี 2528 จนถึงปัจจุบัน ปริมาณการโดยสารโดยทั่วไปตกต่ำลงเห็นได้ชัด เช่น เดือนมกราคม ซึ่งปกติจะเริ่มเข้าฤดูการโดยสารและมีปริมาณการเดินทางสูงมาก แต่ปรากฏว่าในปีนี้มีปริมาณการโดยสารน้อยกว่าเดือนมกราคมของทุก ๆ ปีที่ผ่านมา

การติดตามและการแก้ไขปัญหา

1. การรถไฟฟ้าให้การสนับสนุนในการให้เช่ารถเพิ่มทั้งรถดีเซลรางปรับอากาศและรถธรรมดา ในอัตราค่าเช่าพิเศษ โดยอาศัยสัดส่วนของค่าเช่าที่เรียกเก็บจากบริษัท ฯ ตามสัญญาและพยายามจัดให้ทุกครั้งที่มีบริษัทขอมา ซึ่งบริษัทมักจะขอเช่าเพิ่มในเวลากระชั้นชิดเมื่อปรากฏว่ามีผู้โดยสารเป็นกลุ่มใหญ่มาซื้อตั๋ว เช่น กลุ่มนักธุรกิจ นักศึกษา นักท่องเที่ยว เป็นต้น
2. การรถไฟฟ้า ได้ให้ความสนใจกับบริษัท ฯ ถึงผลเสียของการเปลี่ยนแปลงเวลาการเดินทาง จะทำให้ประชาชนเกิดความสับสนไม่แน่ใจ จึงไม่ควรแก้ไขปัญหาด้วยการเปลี่ยนแปลงเวลาการเดินทางจนกว่าจะรู้แน่ชัดว่าเป็นความต้องการของผู้โดยสารกลุ่มใหญ่
3. ได้เพิ่มสถานีหยุดรับ-ส่งผู้โดยสารให้อีก 2 สถานี เพิ่มเติมจากที่กำหนดไว้เดิมคือ สถานีชุมแสง และบางมุลานาก ตั้งแต่วันที่ 9 ธันวาคม 2528 โดยมีสถานีหยุดระหว่างทางรวม 7 สถานี และได้ให้ความสนใจกับบริษัท ฯ ว่าไม่สมควรให้มีสถานีหยุดระหว่างทางมากไปกว่านี้อีกแล้ว เพราะจะทำให้การเดินทางต้องใช้เวลามากขึ้น ทำให้ผู้โดยสารเกิดความรู้สึกเบื่อหน่ายต่อการเดินทาง ซึ่งตรงกันข้ามกับรถทัวร์ปรับอากาศที่เป็นคู่แข่งสำคัญที่สุด ปรากฏว่าไม่หยุดรับ-ส่งผู้โดยสารระหว่างทาง
4. ขอให้บริษัท ฯ ได้ติดตามเรื่องบริการของกลุ่มแข่งขันโดยใกล้ชิดอย่าให้คุณภาพของบริการด้อยกว่าของรถทัวร์ปรับอากาศ และใช้ความพยายามในเชิงการตลาดให้มากขึ้น
5. การรถไฟฟ้า ได้แนะนำและสนับสนุนให้มีการจัดบริการนำเที่ยวโดยร่วมกับภาคเอกชนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น บริษัทนำเที่ยวต่าง ๆ โรงแรมชั้นนำของจังหวัดพิษณุโลก จัดนำเที่ยวสำหรับนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ ซึ่งเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีฐานะทางเศรษฐกิจระดับปานกลางขึ้นไปและบริเวณจังหวัดพิษณุโลก มีแหล่งท่องเที่ยวที่สมบูรณ์อยู่แล้วทั้งทางประวัติศาสตร์และธรรมชาติ โดยได้เริ่มดำเนินการแล้วเมื่อเดือนกรกฎาคม 2529

จากการดำเนินงานรถดีเซลรางพิเศษของภาคเอกชนทั้ง 3 บริษัท มีแนวโน้มเป็นผลดีแก่การรถไฟฟ้า โดยการรถไฟฟ้า จะมีรายได้เพิ่มขึ้น เพราะส่วนมากเอกชนจะเสนอค่าเช่าสูงกว่าที่การรถไฟฟ้า ดำเนินงานเอง และจะได้ผู้ประมูลราคาสูงสุดเนื่องจากเกิดการแข่งขันระหว่างผู้ประมูลราคาด้วยกัน ประกอบกับประสิทธิภาพการทำงานดีขึ้น เพราะว่าการรถไฟฟ้า จะเป็นผู้ควบคุมการดำเนินงานให้ได้ปริมาณและคุณภาพระดับหนึ่ง นอกจากนี้ยังสามารถสับเปลี่ยนหน้าที่และสามารถนำคนไปทำงานอื่นๆ แทนได้ โดยไม่ต้องจ้างแรงงานเพิ่มเติม อย่างไรก็ตาม สหภาพแรงงานการรถไฟฟ้า ได้ทำการต่อต้านการให้เอกชนเช่าเหมาขบวนรถดีเซลรางพิเศษนี้มาก เนื่องจากสหภาพแรงงานถือว่าการแปรรูปเป็นการคุกคามเจ้าหน้าที่และพนักงานรถไฟฯ โดยอ้างสาเหตุต่าง ๆ เช่น ทำให้มีผลการขาดทุนเพิ่มขึ้น ค่าโดยสารแพงมากขึ้น พนักงานรถไฟจะถูกลดจำนวนและถูกเลิกจ้าง เป็นต้น ด้วยสาเหตุดังกล่าว จึงทำให้การรถไฟฟ้า จำเป็นต้องนำกิจการนี้กลับมาดำเนินการเองอีกครั้ง

กรณีการรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการจัดเดินขบวนรถสายกรุงเทพ-พิษณุโลก

รถพ่วงแต่ละขบวนประกอบด้วยรถดีเซลรางปรับอากาศ 3 คัน เดินไป-กลับวันละ 6 เที่ยว ตามเวลาดังนี้

จาก-ถึง	ขบวนที่	ออกเดินทาง	ถึงปลายทาง	จำนวนที่นั่ง/เที่ยว
กรุงเทพ-พิษณุโลก	3	10.55	16.45	192
	5	16.35	22.20	192
	7	23.10	5.32	192
พิษณุโลก-กรุงเทพ	4	9.10	15.15	192
	6	17.35	23.45	192
	8	23.00	4.50	192

การรถไฟฯ หยุดรับส่งผู้โดยสารที่สถานี กรุงเทพ สามเสน ชุมทางบางซื่อ บางเขน คอนเมือง นครสวรรค์ ชุมแสง บางมูลนาก ตะพานหิน พิจิตร และ พิษณุโลก

ผลการดำเนินงานของการรถไฟฯ ในการจัดเดินขบวนรถ

1. รายได้

ในปี พ.ศ.2542 มีรายได้ทั้งหมด 73,958,387 บาท⁶ หรือ 202,625.71 บาท/วัน

ในแต่ละวัน การรถไฟฯ จัดเดินขบวนรถทั้งหมด 6 เที่ยว

ดังนั้น รายได้/เที่ยว คิดเป็นประมาณ $202,625.71 / 6 = 33,770$ บาท/เที่ยว หรือ 86.81 บาท/กม.

ในปี พ.ศ.2541 มีรายได้ทั้งหมด 78,142,138 บาท⁷ หรือ 214,088 บาท/วัน

ในแต่ละวัน การรถไฟฯ จัดเดินขบวนรถทั้งหมด 6 เที่ยว

ดังนั้น รายได้/เที่ยว คิดเป็นประมาณ $214,088 / 6 = 35,681$ บาท/เที่ยว หรือ 91.72 บาท/กม.

2. ต้นทุนการดำเนินการ

ในปี พ.ศ.2542 การรถไฟฯ ดำเนินการเดินรถมีต้นทุนการดำเนินการต่อเที่ยวดังนี้

ค่าแรง	=	21,690.64 บาท
ค่าเชื้อเพลิง	=	9,717.22 บาท
รายจ่ายการเดินรถอื่นๆ	=	27,914.64 บาท
รวม		59,322.50 บาท

ดังนั้น ต้นทุนต่อเที่ยว คือ 59,322.50 บาท

กิโลเมตรทำการจากกรุงเทพถึงพิษณุโลกปี พ.ศ.2542 เท่ากับ 389 กิโลเมตร ดังนั้น ต้นทุนทำการต่อกิโลเมตร เท่ากับ $59,322.50 / 389 = 152.50$ บาท/กม.

⁶ ²⁵ รวมค่าธรรมเนียมแล้ว

ส่วนในปี พ.ศ.2541 การรถไฟฟ้า ดำเนินการเดินรถมีต้นทุนการดำเนินการต่อเที่ยวดังนี้

ค่าแรง	=	20,070	บาท
ค่าเชื้อเพลิง	=	12,121.70	บาท
รายจ่ายการเดินรถอื่นๆ	=	26,334.25	บาท
รวม		58,525.95	บาท

ดังนั้น ต้นทุนต่อเที่ยว คือ 58,525.95 บาท

กิโลเมตรทำการจากกรุงเทพถึงพิษณุโลกปี พ.ศ.2541 เท่ากับ 388.64 กิโลเมตร ดังนั้น ต้นทุนทำการต่อกิโลเมตร เท่ากับ $58,525.95 / 388.64 = 150.59$ บาท/กม.

หมายเหตุ: ค่าแรง ประกอบด้วย เงินเดือนพนักงานขบวนรถ , เงินเดือนเบี้ยเลี้ยงพนักงานรถจักร , เงินเดือน ค่าใช้สอยพนักงานสถานีขบวน

รายจ่ายการเดินรถอื่นๆ ประกอบด้วยรายจ่ายในงานควบคุมการเดินรถ , เครื่องใช้และค่าใช้สอยขบวนรถ เป็นต้น

* สรุปผลการดำเนินงานของการรถไฟฟ้า ในการเดินขบวนรถสายกรุงเทพ-พิษณุโลก ปี 2541-2542 คู่มือตารางที่ 2 ในภาคผนวก ค.3

กรณีเปรียบเทียบผลการดำเนินงานระหว่างการรถไฟฟ้า กับเอกชน

การวิเคราะห์เปรียบเทียบ จะแบ่งเป็น 3 รายการ คือ ผลการดำเนินงาน (กำไร - ขาดทุน) จำนวนผู้โดยสารและเวลาที่ใช้ในการเดินทาง

1. ผลการดำเนินงาน (กำไร - ขาดทุน)

จากผลการดำเนินงานที่กล่าวมาแล้วในเบื้องต้น ทั้งกรณีที่บริษัทเอกชนดำเนินการและกรณีที่การรถไฟฟ้า ดำเนินการ สามารถสรุปผลการดำเนินงานได้ดังนี้

ตารางที่ 6.3.1 ค : สรุปเปรียบเทียบผลการดำเนินงานการเดินขบวนรถสายกรุงเทพ-พิษณุโลกระหว่างบริษัทฯและการรถไฟฟ้า

	บริษัทแก่นอินทร์ท่องเที่ยวจำกัด		การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย			
			ปี2541		ปี2542	
	บาท/เที่ยว	บาท/กม.	บาท/เที่ยว	บาท/กม.	บาท/เที่ยว	บาท/กม.
รายได้	41,653	107.07	35,681	91.72	33,770	86.81
รายจ่าย	41,297.81	106.17	58,525.95	150.59	59,322.50	152.50
กำไร(ขาดทุน)	355.30	0.91	(22,845)	(58.87)	(25,552.50)	(65.69)

ที่มา : บริษัทแก่นอินทร์ฯ และ รฟท.

หมายเหตุ : 1) ตัวเลขทั้งหมดได้มีการปรับตามดัชนีราคา (CPI) หมวดการขนส่ง (Transportation) แล้ว เพื่อสามารถเปรียบเทียบผลการดำเนินงานภายใต้ฐานเดียวกัน

- 2) จำนวนผู้โดยสารของการรถไฟฟ้า แยกรายขบวนดูจากภาคผนวก ค.5
- 3) ต้นทุนคำนวณจากต้นทุนในส่วนการเดินรถ

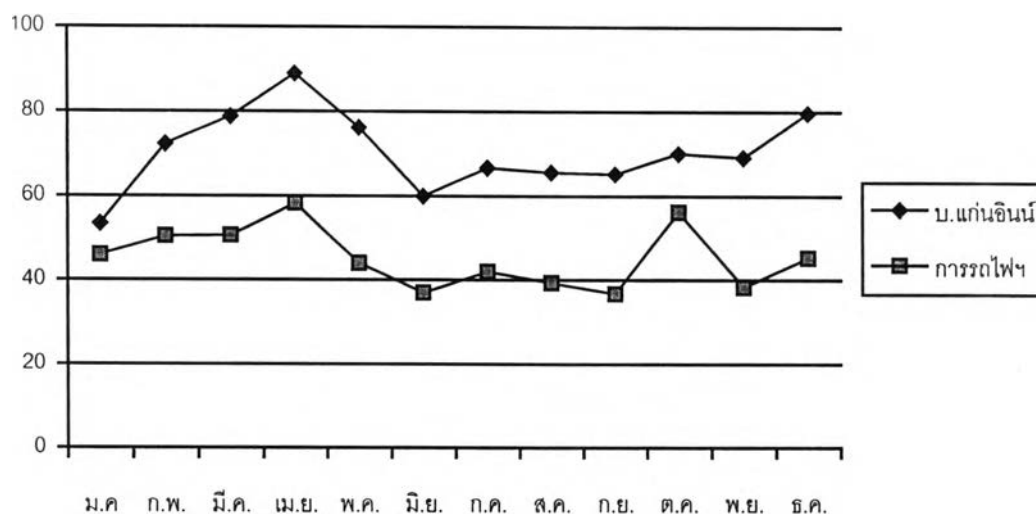
จากตาราง จะเห็นว่า กรณีบริษัทแก่นอินน์ ฯ ดำเนินการมีรายได้มากกว่าการดำเนินการของการรถไฟฟ้า 5,972 บาท/เที่ยว ในปี พ.ศ.2541 และ 7,883 บาท/เที่ยวในปี พ.ศ.2542 นอกจากนี้ เมื่อคิดจากรายได้ต่อกิโลเมตรทำการ จะเห็นว่าบริษัทแก่นอินน์ ฯ มีรายได้ต่อกิโลเมตรทำการที่มากกว่ากรณีการรถไฟฟ้า ดำเนินการ 15.35 บาท/กม. หรือคิดเป็น 16.74 % ในปี พ.ศ.2541 และ 20.26 บาท/กม. หรือคิดเป็น 23.34 % ในปี พ.ศ.2542 ส่วนรายจ่ายบริษัทแก่นอินน์ ฯ มีผลการดำเนินงานด้านรายจ่ายต่ำกว่าการดำเนินการของการรถไฟฟ้า 17,228.14 บาท/เที่ยว ในปี พ.ศ.2541 และ 18,024.69 บาท/เที่ยว ในปี พ.ศ.2542 และเมื่อคิดจากรายจ่ายต่อกิโลเมตรทำการ จะเห็นว่าบริษัทแก่นอินน์ ฯ มีรายจ่ายต่อกิโลเมตรทำการอยู่ในสัดส่วนที่น้อยกว่าการรถไฟฟ้า 44.42 บาท/กม. หรือคิดเป็น 29.49 % ในปี พ.ศ.2541 และ 46.33 บาท/กม. หรือคิดเป็น 30.38 % ในปี พ.ศ.2542 ซึ่งจะเห็นว่าบริษัทแก่นอินน์ ฯ มีรายจ่ายที่ต่ำลงในเปอร์เซ็นต์ที่เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับรายจ่ายของการรถไฟฟ้า ในปี พ.ศ.2541 และ พ.ศ.2542

หากทำการเปรียบเทียบรายได้-รายจ่ายจากการเดินขบวนรถ สรุปได้ว่า บริษัทแก่นอินน์ ฯ มีผลกำไร 355.30 บาท/เที่ยว หรือ 0.91 บาท/กม. ในขณะที่การรถไฟฟ้า ดำเนินการเอง มีผลการขาดทุน 22,845 บาท/เที่ยว หรือ 58.87 บาท/กม. ในปี พ.ศ.2541 และมีผลขาดทุนถึง 25,552.50 บาท/เที่ยว หรือ 65.69 บาท/กม. ในปี พ.ศ.2542

2. จำนวนผู้โดยสาร

แม้ว่าการดำเนินการเดินขบวนรถของบริษัทแก่นอินน์ ฯ จะมีปัญหา รวมทั้งอุปสรรคนานัปการ เช่น การที่บริษัทแก่นอินน์ ฯ ไม่สามารถดึงผู้โดยสารจากขนส่งทางถนนได้มากเท่าที่ควร ซึ่งจะเห็นจากจำนวนผู้โดยสารในช่วงแรกๆของการดำเนินงาน มีจำนวนผู้โดยสารมาใช้บริการค่อนข้างน้อย โดยเฉพาะขบวนที่ 902 ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงเวลาในการให้บริการถึง 2 ครั้ง ทำให้ผู้โดยสารเกิดความสับสน แต่เมื่อมองในภาพรวมแล้วจำนวนผู้โดยสารในช่วงที่บริษัทแก่นอินน์ ฯ ดำเนินการ มีอัตราความหนาแน่นที่มากกว่าจำนวนผู้โดยสารในกรณีที่การรถไฟฟ้า ดำเนินการเอง กล่าวคือ กรณีบริษัทแก่นอินน์ ฯ ดำเนินการ มีอัตราความหนาแน่นทั้งปี 72.1 % มากกว่ากรณีการรถไฟฟ้า ดำเนินการเอง โดยในปี 2540 มีอัตราความหนาแน่น 69 % ซึ่งน้อยกว่าเป็นเปอร์เซ็นต์ที่ไม่มาก คือ เพียง 3% แต่ในปีต่อมา อัตราความหนาแน่นของผู้โดยสารกลับลดลงอย่างมาก โดยในปี 2543 มีอัตราความหนาแน่นของผู้โดยสารเพียง 46 % (ภาคผนวก ค.5)

หากพิจารณาเปรียบเทียบความหนาแน่นของผู้โดยสารแยกตามรายเดือน จะเห็นว่า ในแต่ละเดือน อัตราความหนาแน่นกรณีบริษัทแก่นอินน์ ฯ ดำเนินการมากกว่ากรณีการรถไฟฟ้า ดำเนินการประมาณ 8-30 %



แผนภาพที่ 15 : การเปรียบเทียบความหนาแน่นของผู้โดยสารแยกตามรายเดือน

หมายเหตุ : ความหนาแน่นคิดจากจำนวนผู้โดยสารหารด้วยจำนวนที่นั่ง

3. เวลาที่ใช้ในการเดินทาง

การเปรียบเทียบเวลาที่ใช้ในการเดินทางระหว่างกรณีบริษัทแก่นอินน์^๓ และการรถไฟฯ ดำเนินการเป็นดังนี้

จากตารางที่ 3 ในภาคผนวก ค.3 แสดงตัวเลขเปรียบเทียบระยะเวลาเดินทางของขบวนรถดีเซลรางพิเศษ (Sprinter) สายกรุงเทพ- พิษณุโลก ระหว่างบริษัทแก่นอินน์^๓ และการรถไฟฯ ดำเนินการ จะพบว่า ในแต่ละขบวนรถที่ดำเนินการโดยการรถไฟฯ จะใช้เวลาในการเดินทางมากกว่ากรณีบริษัทแก่นอินน์^๓ ดำเนินการประมาณ 45 นาทีถึง 1 ชั่วโมง และจากการตรวจสอบพร้อมทั้งสอบถามเจ้าหน้าที่ฝ่ายการเดินรถ ในกรณีการรถไฟฯ ดำเนินการเอง ปรากฏว่า ส่วนมากรถวิ่งไม่ค่อยตรงเวลา ล่าช้า ทำให้ผู้โดยสารเสียเวลาในการเดินทางเพิ่มขึ้น ส่งผลให้ผู้โดยสารส่วนใหญ่ไม่พอใจ และร้องเรียนมาทางฝ่ายการเดินรถเข้ามาเป็นจำนวนมาก

โดยสรุป การที่บริษัทเอกชนเข้ามาดำเนินกิจการดีเซลรางพิเศษ (Sprinter) ในช่วงระยะเวลาหนึ่ง จะเห็นว่า ผลการดำเนินงานของบริษัทเอกชนมีประสิทธิภาพมากกว่ากรณีการรถไฟฯ ดำเนินการเอง ซึ่งการบริการของเอกชนมีประสิทธิภาพและบริการที่ดี ถึงแม้ว่าอัตราค่าบริการของการรถไฟฯ เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับอัตราค่าบริการของเอกชนแล้ว ราคาของการรถไฟฯ จะมีราคาถูกกว่าเล็กน้อย แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับในด้านความสะดวก รวดเร็วและการบริการแล้วจะเห็นว่าราคาของภาคเอกชนไม่แพงเลย นอกจากนี้ในรถไฟของเอกชนนั้นจะมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ซึ่งการรถไฟฯ ยังไม่มี เช่น รถไฟของบริษัทแก่นอินน์^๓ จะมีการติดตั้งระบบวีดีโอ วิทยุต่างๆ ทำให้ผู้โดยสารได้รับความเพลิดเพลินจากการเดินทาง นอกจากนี้ในรถไฟของเอกชนยังมีพนักงานคอยบริการในด้านอาหารและเครื่องดื่ม ซึ่งเป็นบริการที่ให้ฟรีกับผู้โดยสารในขบวนรถ สิ่งสำคัญอีกประการหนึ่งก็คือความเร็วในการเดินทาง เพราะทำให้สามารถประหยัดเวลาได้ประมาณครึ่งถึง 1 ชั่วโมง เนื่องจากรถไฟของเอกชนจะจอดตามสถานีที่สำคัญ ๆ เท่านั้น

6.3.2 กิจการรถตู้เสบียงอาหาร

กิจการรถตู้เสบียงอาหารเป็นกิจการที่การรถไฟฯ ให้บริการจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มแก่ผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถไฟ ในอดีตการรถไฟฯจะเป็นผู้ดำเนินการเองเกี่ยวกับรถเสบียง แม้ว่าการดำเนินงานในภาพรวมจะยังพอมีกำไรอยู่บ้าง แต่เมื่อพิจารณาอัตราผลตอบแทนจากการขาย (Return on sale = ROS) นับว่ามีค่าน้อยมาก การรถไฟฯ จึงมีแนวคิดที่จะแปรรูปไปให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการ ประกอบกับนโยบายของรัฐในขณะนั้นที่เห็นว่ากิจการใดที่เห็นสมควรให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมก็ให้เข้ามาดำเนินงานได้ ดังนั้น การรถไฟฯ จึงให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในกิจการนี้ครั้งแรกเมื่อเดือนกรกฎาคม พ.ศ.2526 โดยให้เช่าสิทธิจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มบนขบวนรถด่วนและรถเร็ว ในสายตะวันออกเฉียงเหนือ

ลักษณะการแปรรูปเป็นการให้สัมปทาน ซึ่งเป็นวิธีการที่การรถไฟฯ ให้สิทธิแก่ภาคเอกชนดำเนินการแทนการรถไฟฯ โดยผู้ประกอบการจะเป็นผู้รับผิดชอบทุกอย่าง การให้สัมปทานนี้การรถไฟฯ จะได้ค่าเช่าเป็นผลตอบแทนและผลประโยชน์ของการรถไฟฯ จะเพิ่มมากขึ้นก็ต่อเมื่อมีการแข่งขันกันระหว่างผู้ประกอบการเอกชน ซึ่งการรถไฟฯ จะให้สัมปทานแก่ผู้ที่เสนอผลประโยชน์แก่การรถไฟฯ สูงสุด และสามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขที่การรถไฟฯ กำหนดไว้

สำหรับสัญญาที่ภาคเอกชนทำกับการรถไฟฯ ส่วนมากสัญญามีกำหนดระยะเวลา 1 ปีโดยผู้ได้รับสิทธิจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มทุกสายจะต้องทดลองงานก่อน (3 เดือน) หากผลการดำเนินงานดี การรถไฟฯ จะพิจารณาให้ดำเนินการต่อไป หากผลการดำเนินงานไม่ดี หรือไม่เป็นที่พอใจ การรถไฟฯ จะมีหนังสือแจ้งบอกเลิกสัญญาการให้เช่าและจะประกาศประมูลราคาใหม่

วิธีการคัดเลือกผู้ประกอบการเอกชนเข้าร่วมบริการรถตู้เสบียงอาหารรถไฟ

1. วิธีประมูลราคาให้กับผู้ประกอบการที่เสนอราคาค่าเช่าสูงสุดเข้าดำเนินการ เป็นวิธีในสมัยแรกๆ ของการให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการ โดยจะพิจารณาจากราคาค่าเช่าเป็นอันดับแรก และให้สิทธิแก่ผู้ที่เสนอราคาค่าเช่าสูงสุด แต่วิธีการนี้มักเกิดปัญหาขึ้นบ่อยครั้ง คือ ราคาอาหารที่จำหน่ายค่อนข้างแพง และอาหารไม่ค่อยจะได้คุณภาพตรงตามมาตรฐานเท่าที่ควร
2. วิธีการเชิญชวนเสนอโครงการจัดบริการจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มบนขบวนรถ เป็นวิธีการที่การรถไฟฯ เพิ่งนำมาใช้ในปัจจุบันเพื่อให้เหมาะกับสถานการณ์และสอดคล้องกับบทบาทใหม่ของการรถไฟฯ ในการปรับโครงสร้างองค์กร เป็นการดึงดูดให้เอกชนเข้าร่วมกิจการของการรถไฟฯ ได้ วิธีนี้ผู้ประกอบการเอกชนจะต้องยื่นเสนอโครงการว่ามีวิธีการจัดบริการอย่างไรพร้อมทั้งเสนอราคาค่าเช่าด้วย สำหรับรายละเอียดของโครงการที่ผู้ประกอบการเอกชนจะต้องเสนอ^๖ ประกอบไปด้วย
 1. แผนการบริหารและรูปแบบการบริการ (องค์กร , ด้านบุคลากร , รูปแบบการบริการ , การควบคุมคุณภาพ สุขอนามัยของอาหาร เครื่องดื่ม ฯลฯ)

^๖ ตัวอย่างการเสนอโครงการจัดบริการอาหารและเครื่องดื่มบนขบวนรถในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือของบริษัท เจเอ็มอุตสาหกรรมอาหาร จำกัด ดูจากภาคผนวก ค.6

2. การจัดบริการอาหารและเครื่องดื่ม

3. ผลการศึกษาความเป็นไปได้ทางการเงินของโครงการ ให้เสนอรายละเอียดผลวิเคราะห์ความเป็นไปได้ทางการเงินของโครงการ เงินลงทุนและแหล่งเงินทุน ตลอดอายุโครงการ

วิธีการคัดเลือกผู้ประกอบการเอกชนแบบใหม่นี้ จะเน้นด้านการบริการและมาตรฐานของอาหารรวมทั้งตัวผู้ประกอบการเองด้วย ซึ่งจะเปลี่ยนแปลงจากที่เคยให้เข้าสิทธิเป็นรายขบวนมาเป็นการให้เข้าสิทธิประกอบการทั้งสาย เพื่อที่จะสามารถกำหนดคุณสมบัติของผู้รับเหมาให้สูงขึ้น มีมาตรฐานมากขึ้น สามารถตรวจสอบผลการดำเนินงานได้อย่างสะดวก และเน้นคุณภาพของโครงการมากกว่าราคาต่ำเช่า นอกจากนี้ยังมีการกำหนดมาตรฐานของอาหารแต่ละชนิดที่จะนำมาจำหน่าย พร้อมทั้งสามารถตรวจสอบทำการได้รวมทั้งได้กำหนดสุขลักษณะในการปรุงอาหาร การเก็บอาหาร สภาพแวดล้อมในครัวและผู้เสียบียงอีกด้วย

การรถไฟฯ ให้เข้าสิทธิรับผู้เสียบียงอาหารครั้งแรกเมื่อเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2526 ผู้ที่ได้รับสิทธิในการเช่า ได้แก่ นายวิรัช สุกใจประภารัตน ซึ่งได้เข้าสิทธิในสายตะวันออกเฉียงเหนือรวมทั้งหมด 4 ขบวน ดังนี้

ขบวนรถสายที่ 1/2ก (กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี) ค่าเช่าสิทธิเดือนละ 42,000 บาท

ขบวนรถสายที่ 1/2 ข (กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี) ค่าเช่าสิทธิเดือนละ 42,000 บาท

ขบวนรถสายที่ 3/4 ก (กรุงเทพฯ-หนองคาย) ค่าเช่าสิทธิเดือนละ 35,000 บาท

ขบวนรถสายที่ 3/4 ข (กรุงเทพฯ-หนองคาย) ค่าเช่าสิทธิเดือนละ 35,000 บาท

และอีก 4 ขบวน ในสายตะวันออกเฉียงเหนือ ผู้ที่ได้รับสิทธิ คือ ภัตตาคารเวียงทอง จำกัด ได้แก่

ขบวนรถสายที่ 31/40 (กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี) ค่าเช่าสิทธิเดือนละ 110,500 บาท

ขบวนรถสายที่ 39/32 (กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี) ค่าเช่าสิทธิเดือนละ 125,000 บาท

ขบวนรถสายที่ 33/30 (กรุงเทพฯ-หนองคาย) ค่าเช่าสิทธิเดือนละ 73,200 บาท

ขบวนรถสายที่ 29/34 (กรุงเทพฯ-หนองคาย) ค่าเช่าสิทธิเดือนละ 96,400 บาท

ในปัจจุบัน ผู้ที่ได้รับสิทธิ ได้แก่ บริษัท เจเอ็มอุตสาหกรรมอาหาร จำกัด (J-M Food) ซึ่งรับผิดชอบรถผู้เสียบียงทุกขบวนในสายตะวันออกเฉียงเหนือ รายละเอียดขบวนรถและอัตราค่าเช่าใหม่/เดือน⁹ เป็นดังนี้

ขบวนรถสายที่ 67/68ก (กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี) ค่าเช่าสิทธิเดือนละ 84,596 บาท

ขบวนรถสายที่ 67/68ข (กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี) ค่าเช่าสิทธิเดือนละ 84,596 บาท

ขบวนรถสายที่ 69/70ก (กรุงเทพฯ-หนองคาย) ค่าเช่าสิทธิเดือนละ 75,760 บาท

ขบวนรถสายที่ 69/70ข (กรุงเทพฯ-หนองคาย) ค่าเช่าสิทธิเดือนละ 75,760 บาท

ขบวนรถสายที่ 133/138 (กรุงเทพฯ-หนองคาย) ค่าเช่าสิทธิเดือนละ 96,239 บาท

ขบวนรถสายที่ 137/134 (กรุงเทพฯ-หนองคาย) ค่าเช่าสิทธิเดือนละ 93,232 บาท

ขบวนรถสายที่ 135/140 (กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี) ค่าเช่าสิทธิเดือนละ 105,101 บาท

ขบวนรถสายที่ 139/136 (กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี) ค่าเช่าสิทธิเดือนละ 117,457 บาท

หมายเหตุ หมายเลขขบวนรถมีการเปลี่ยนแปลงเพื่อความเหมาะสมกับการใช้งานในปัจจุบัน

⁹ รายละเอียดวิธีการคิดอัตรา ค่าเช่าใหม่/เดือนของการรถไฟฯ ที่คิดกับผู้ประกอบการเอกชน ดูจากภาคผนวก ก.7

หลังจากที่การรถไฟฟ้า มีนโยบายให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการรถไฟฟ้าผู้เสบียงอาหาร ก็ได้โอนกิจการนี้ให้เอกชนดำเนินการมาโดยตลอด และเมื่อเปรียบเทียบผลการดำเนินงานของการรถไฟฟ้า กับการให้ภาคเอกชนเข้าดำเนินการ โดยการเปรียบเทียบรถไฟสายเดียวกัน แต่ต่างปีกัน ซึ่งเมื่อปรับดัชนีราคาตามหมวดอาหารและเครื่องดื่ม โดยใช้ปี พ.ศ. 2533 เป็นปีฐาน ปรากฏผลดังนี้

ตารางที่ 6.3.2 : เปรียบเทียบผลการดำเนินงานของการรถไฟฟ้า กับค่าเช่าที่ได้รับ

(หน่วย : บาทต่อขบวน/เดือน)

เดือน	ขบวนรถที่ 1/2 (67/68) กท-อน				ขบวนรถที่ 3/4 (69/70) กท-นค			
	ดำเนินการเอง (2525)	ค่าเช่า			ดำเนินการเอง (2525)	ค่าเช่า		
	(2526)	(2534)	(2543)	(2526)	(2534)	(2543)		
กรกฎาคม	26,778.12	170,970	141,943	169,192	-5,850.98	142,475	120,105	151,520
สิงหาคม	19,564.80	170,970	141,943	169,192	-3,238.59	142,475	120,105	151,520
กันยายน	-10,194	170,970	141,943	169,192	-13,587.65	142,475	120,105	151,520
ตุลาคม	43,755	170,970	141,943	169,192	-2,389.52	142,475	120,105	151,520
พฤศจิกายน	21,614.32	170,970	141,943	169,192	-15,329.1	142,475	120,105	151,520
ธันวาคม	12,945.41	170,970	141,943	169,192	-27,429.99	142,475	120,105	151,520
รวม	70,708.65	1,025,820	851,658	1,015,152	-67,825.83	854,850	720,630	909,120

เดือน	ขบวนรถที่ 29/34 (133/138) กท-นค				ขบวนรถที่ 31/40 (135/140) กท-อน			
	ดำเนินการเอง (2525)	ค่าเช่า			ดำเนินการเอง (2525)	ค่าเช่า		
	(2526)	(2534)	(2543)	(2526)	(2534)	(2543)		
กรกฎาคม	95,622.1	345,198	244,110	189,471	35,234.41	479,328	232,412	222,558
สิงหาคม	71,552.17	345,198	244,110	189,471	16,113.25	479,328	232,412	222,558
กันยายน	52,000.37	345,198	244,110	189,471	-22,220.29	479,328	232,412	222,558
ตุลาคม	111,422.63	345,198	244,110	189,471	105,962.6	479,328	232,412	222,558
พฤศจิกายน	64,485.3	345,198	244,110	189,471	17,635.17	479,328	232,412	222,558
ธันวาคม	80,529.68	345,198	244,110	189,471	21,691.31	479,328	232,412	222,558
รวม	475,612.25	2,071,188	1,464,660	1,136,826	174,416.45	2,875,968	1,394,472	1,335,348

ที่มา : การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

หมายเหตุ ปี 2543 เริ่มใช้วิธีการคัดเลือกผู้ประกอบการเอกชนใหม่ โดยเป็นแบบเสนอโครงการ

จากตาราง ขบวนรถที่ 67/68 กรุงเทพ-อุบลราชธานี เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2525 การรถไฟฟ้า ดำเนินการเองมีกำไร 70,708.65 บาท หลังจากนั้นให้เอกชนเช่าสิทธิ การรถไฟฟ้า จะได้ค่าเช่าสิทธิเท่ากับ 1,025,820 บาท . 851,658 บาท และ 1,015,152 บาท ในเดือนกรกฎาคม-ธันวาคมในปี 2526 2534 และ 2543 ตามลำดับ จะเห็นว่า การรถไฟฟ้า จะมีรายได้เพิ่มขึ้นถึง 955,111.4 บาท ในปี 2526 , 780,949.35 บาท ในปี 2534 และ 944,443.4 บาทในปี 2543 ซึ่งในช่วงปี 2526 และ 2534 ยังเป็นช่วงที่ใช้วิธีการคัดเลือกผู้ประกอบการแบบ

เดิมอยู่ แต่ในปัจจุบัน (พ.ศ. 2543) ได้ใช้วิธีการคัดเลือกแบบเสนอโครงการ โดยจะคำนึงถึงคุณภาพการบริการ มากกว่าราคาต่ำเช่า

ขบวนการที่ 69/70 กรุงเทพฯ-หนองคาย เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2525 การรถไฟฯ ดำเนินการเองขาดทุน 67,825.83 บาท ให้เอกชนเช่าสิทธิการรถไฟฯ จะได้ค่าเช่าสิทธิเท่ากับ 854,850 บาท , 720,630 บาท และ 909,120 บาท ในเดือนกรกฎาคม-ธันวาคมในปี 2526 2534 และ 2543 ตามลำดับ จะเห็นว่าการรถไฟฯ จะมีรายได้เพิ่มขึ้นถึง 922,675.83 บาท ในปี 2526 , 788,455.83 บาท ในปี 2534 และ 976,945.83 บาทในปี 2543

ขบวนการที่ 133/138 กรุงเทพฯ-หนองคาย เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2525 การรถไฟฯ ดำเนินการเองกำไร 475,612.25 บาท ให้เอกชนเช่าสิทธิการรถไฟฯ จะได้ค่าเช่าสิทธิเท่ากับ 2,071,188 บาท, 1,464,660 บาท และ 1,136,826 บาทในเดือนกรกฎาคม-ธันวาคมในปี 2526 2534 และ 2543 ตามลำดับ จะเห็นว่าการรถไฟฯ จะมีรายได้เพิ่มขึ้นถึง 1,595,575.8 บาท ในปี 2526 , 989,047.8 บาท ในปี 2534 และ 661,213.8 บาทในปี 2543

ขบวนการที่ 135/140 กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2525 การรถไฟฯ ดำเนินการเองมีกำไร 174,416.65 บาท ให้เอกชนเช่าสิทธิการรถไฟฯ จะได้ค่าเช่าสิทธิเท่ากับ 2,875,968 บาท, 1,394,472 บาท และ 1,335,348 บาทในเดือนกรกฎาคม-ธันวาคมในปี 2526 2534 และ 2543 ตามลำดับ จะเห็นว่าการรถไฟฯ จะมีรายได้เพิ่มขึ้นถึง 2,701,551.6 บาท ในปี 2526 , 1,220,055.6 บาท ในปี 2534 และ 1,160,931.6 บาทในปี 2543

เมื่อเปรียบเทียบกันแล้ว จะเห็นว่าการรถไฟฯ ให้เช่าสิทธิจะมีรายได้เพิ่มสูงกว่าที่ตัวเอง นอกจากนี้ทำให้สามารถลดจำนวนคนงานได้อีกด้วย

ในช่วงปีก่อน พ.ศ. 2543 การคัดเลือกผู้ประกอบการจะยังคงใช้วิธีการประมูลราคาต่ำเช่า กล่าวคือ ผู้ประกอบการเอกชนรายใดที่เสนอราคาต่ำเช่าสูงสุด ก็จะได้สิทธิในการเช่าไป ซึ่งวิธีการนี้ จะทำให้การรถไฟฯ ได้รายได้ที่เพิ่มขึ้นมาก เนื่องจากผู้ประกอบการเอกชนจะแข่งขันกันเอง และจะพยายามที่จะเสนอราคาที่สูงที่สุด จะเห็นได้จากปี 2526 และ ปี 2534 โดยเฉลี่ยแล้ว ในแต่ละขบวนอัตราค่าเช่าต่อขบวนต่อเดือนจะสูงมาก แต่ผลเสียจากการใช้วิธีนี้ ก็คือ การรถไฟฯ ไม่สามารถควบคุมราคาจำหน่ายและคุณภาพอาหารได้ จึงทำให้ราคาอาหารค่อนข้างแพงและคุณภาพไม่ดี ดังนั้น ในปี 2543 จึงได้มีการปรับปรุง โดยใช้วิธีเสนอโครงการ ซึ่งการรถไฟฯ จะพิจารณาคุณภาพการบริการมากกว่าราคาต่ำเช่า จะเห็นจากในตาราง ปี 2543 มีอัตราค่าเช่าที่ลดต่ำลง ประกอบกับการร้องเรียนเรื่องคุณภาพอาหารไม่ได้มาตรฐานลดน้อยลงด้วย

โดยสรุป การที่ให้ผู้ประกอบการเอกชนเข้ามาร่วมกิจการรถตู้เสบียงอาหารรถไฟ ต้องมีการควบคุมคุณภาพอาหารควบคู่กันไปด้วย เนื่องจากเมื่อผู้ประกอบการเอกชนสามารถประมูลราคาเข้ามาได้สิทธิในการเช่าแล้วก็ต้องการที่จะแสวงหากำไรจากการดำเนินการ ดังนั้น ผู้ประกอบการอาจจะกำหนดราคาที่สูงเกินไป และคุณภาพอาหารก็อาจไม่ดีเท่าที่ควร ดังเช่นในอดีตได้มีการร้องเรียนจากผู้โดยสารมาตลอดว่าคุณภาพของอาหารไม่ได้มาตรฐานและมีราคาแพง ด้วยสาเหตุนี้การรถไฟฯจึงพิจารณาปรับปรุงกิจการรถตู้เสบียงใหม่ โดย

ใช้วิธีให้เอกชนเสนอโครงการและเสนอราคาค่าเช่า เพื่อให้การรถไฟฟ้า สามารถพิจารณาวิธีการดำเนินงานของเอกชนแต่ละราย โดยจะเน้นหนักในด้านคุณภาพ ความสะอาด ราคาจำหน่ายและการบริการเป็นสำคัญ

6.3.3 การทำความสะอาดบนขบวนรถโดยสารและห้องสุขา

กิจกรรมการทำความสะอาดบนขบวนรถโดยสารนี้ แต่เดิมจะมีคนการ (พนักงานของการรถไฟฟ้า) ประจำขบวนรถเป็นผู้รับผิดชอบ โดยกำหนดให้คนการ 1 คน รับผิดชอบรถโดยสาร 4 คัน แต่หลังจากที่การรถไฟฟ้า เกิดภาวะการขาดแคลนเงินสดหมุนเวียนภายในองค์กร ทำให้มีนโยบายลดค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็นออกไป ดังนั้นเพื่อเป็นการลดค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง จึงได้กำหนดสัดส่วนในการรักษาความสะอาดบนขบวนรถโดยสารใหม่ เป็นคนการ 1 คน รับผิดชอบรถโดยสาร 8 คัน โดยจัดอุปกรณ์ในการทำงาน เช่น ไม้กวาด ไม้ถูพื้น น้ำยาทำความสะอาดขจัดกลิ่น และอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสาร เช่น กระดาษชำระ สบู่เหลว สบู่ก้อน ฯลฯ ให้คนการเป็นผู้ดูแลให้บริการ

สืบเนื่องจากการที่ได้มีการกำหนดสัดส่วนในการรักษาความสะอาดบนขบวนรถโดยสารใหม่ จากแต่เดิมคนการ 1 คน รับผิดชอบรถโดยสาร 4 คัน เป็น 8 คันนี้ ทำให้ระดับการรักษาความสะอาดลดต่ำลง เนื่องจากการดูแลรักษาเป็นไปอย่างไม่ทั่วถึง ซึ่งจากการที่ฝ่ายการเดินรถได้ติดตามการทำความสะอาดบนขบวนรถในระยะเวลา 2 เดือน คือ ตั้งแต่วันที่ 15 กันยายน ถึง 31 ตุลาคม 2541 และทำการประเมินผลงาน โดยทำการแจกแบบสอบถามสำรวจความพึงพอใจของผู้โดยสาร จำนวน 2,669 คน ซึ่งสอบถามเกี่ยวกับความสะอาดภายในตัวรถโดยสารและความสะอาดของห้องสุขาภายในรถโดยสาร ปรากฏผลดังนี้

ตารางที่ 6.3.3 ก : ผลการสำรวจความพึงพอใจของผู้โดยสาร จากผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 2,669 คน

หัวข้อ	จำนวนความถี่และระดับ % ความคิดเห็น				
	ดี (1)	พอใช้(2)	ต้องปรับปรุง(3)	ไม่ตอบ	เฉลี่ย
1.ความสะอาดภายในตัวรถโดยสาร	29.7(794คน)	54.1(1,445คน)	15.5(414คน)	0.7(16คน)	1.844
2.ความสะอาดของห้องสุขาภายในรถโดยสาร	19.7(527คน)	52.9(1,411คน)	25.6(684คน)	1.8(47คน)	2.023

ที่มา: รฟท.

จากการประเมินผลงานการทำความสะอาดบนขบวนรถของคนการ โดยการสำรวจความพึงพอใจของผู้โดยสาร ปรากฏว่า ผลการประเมินความสะอาดภายในตัวรถคิดเป็นค่าเฉลี่ย 1.844 ซึ่งอยู่ในเกณฑ์พอใช้ และความสะอาดของห้องสุขาภายในรถคิดเป็นค่าเฉลี่ย 2.023 ซึ่งอยู่ในเกณฑ์ที่ต้องปรับปรุง (ตารางที่ 6.3.3 ก) โดยเฉพาะผลการประเมินที่ออกมา มีแนวโน้มในทางลดลงทั้งที่ได้มีการเข้มงวดกวาดขันการปฏิบัติงานของพนักงานแล้วก็ตาม ด้านความสะอาดก็ยังไม่ดีขึ้น

เมื่อที่ประชุมร่วมระหว่างฝ่ายการเดินรถและสมาคมพนักงานรัฐวิสาหกิจการรถไฟฟ้า ได้พิจารณาผลการสำรวจความพึงพอใจดังกล่าวแล้ว เห็นว่าผลงานอยู่ในเกณฑ์ต้องปรับปรุง หากให้คนการรับผิดชอบทำความสะอาดเช่นเดิม อาจส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของการรถไฟฟ้า จึงเห็นควรให้ฝ่ายการเดินรถดำเนินการจัดจ้าง

เอกชนเพื่อทำความสะอาดบนขบวนรถ โดยให้เอกชนจัดหาพนักงาน เครื่องมือเครื่องใช้ในการทำความสะอาด รวมทั้งให้เป็นผู้จัดหาอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสาร เช่น กระดาษชำระ สบู่เหลว สบู่ก้อน ฯลฯ โดยในขั้นแรกให้มีการทดลองทำความสะอาดบนขบวนรถในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ (ซึ่งเป็นขบวนรถที่มีโอกาสในการทำความสะอาดน้อยที่สุด) เฉพาะขบวนรถที่มีต้นทาง-ปลายทางสถานีกรุงเทพฯ เพื่อเป็นการเปรียบเทียบผลงานระหว่างคนการทำมาสะอาดของการรถไฟฟ้า กับภาคเอกชน

สำหรับหลักเกณฑ์ในการออกประกาศเชิญชวนภาคเอกชนเข้ามาร่วมดำเนินการทำความสะอาดครั้งนี้ สามารถสรุปได้ดังนี้

1. ลักษณะของการเข้าร่วมเป็นรูปแบบของการจ้างเหมา (Contract out) โดยการรถไฟฟ้า ทำสัญญาว่าจ้างให้ภาคเอกชนรับเอากิจกรรมการรักษาความสะอาดไปดำเนินการแทน ภาคเอกชนจะนำปัจจัยองค์ประกอบในการผลิตเข้ามาร่วมดำเนินการ (by factors) เช่น นำกำลังคน และเครื่องมือเครื่องใช้มาร่วมดำเนินการ
2. ประเภทของสัญญาอยู่ในรูปของ Fixed-price contracts กล่าวคือ เป็นการทำสัญญาที่ภาคเอกชนตกลงจะให้บริการในระดับปริมาณและคุณภาพระดับหนึ่ง โดยได้รับค่าตอบแทนในการจัดให้บริการจำนวนหนึ่ง
3. การประกาศเชิญชวนเสนอโครงการทำความสะอาดบนขบวนรถโดยสารและห้องสุขาใช้วิธีให้เอกชนเสนอโครงการและเสนอราคา โดยพิจารณาคัดเลือกจากโครงการที่ให้ประโยชน์สูงสุดแก่การรถไฟฟ้า ก่อนแล้วจึงพิจารณาราคาภายหลัง
4. ผู้เสนอโครงการต้องเป็นนิติบุคคลประเภทบริษัทหรือห้างหุ้นส่วนจดทะเบียน โดยปัจจุบันต้องประกอบธุรกิจด้านจัดทำและดูแลรักษาความสะอาดและต้องมีประสบการณ์การจัดทำและดูแลรักษาความสะอาดอาคารสถานที่ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจหรือเอกชน โดยมูลค่าสัญญาไม่ต่ำกว่าห้าแสนบาทต่อปี จำนวน 3 แห่ง เพื่อเป็นหลักประกันว่าได้ผู้ประกอบการที่มีความชำนาญด้านนี้จริง
5. ขอบเขตงานที่เอกชนต้องปฏิบัติ คือ ต้องจัดพนักงานทำความสะอาด พร้อมเครื่องมือเครื่องใช้ในการทำความสะอาดและจัดหาอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสาร เช่น กระดาษชำระ สบู่ก้อน สบู่เหลว ฯลฯ ให้มีใช้ตลอดเส้นทางขบวนรถ โดยต้องเสนอเป็นแผนงานโครงการที่จะดำเนินการและเสนอราคาเข้ารับจ้าง เพื่อประกอบการพิจารณาคัดเลือก

นอกจากผลดีด้านการลดจำนวนพนักงาน ลดค่าใช้จ่ายด้านค่าจ้างและด้านการจัดซื้อวัสดุอุปกรณ์ ฯลฯ ดังกล่าวข้างต้นแล้ว ผลดีที่สุดซึ่งเป็นเป้าหมายที่การรถไฟฟ้า ต้องการ คือ ความสะอาดบนขบวนรถโดยสาร น่าจะดีขึ้นกว่าปัจจุบัน ส่งผลให้ผู้โดยสารมีความพึงพอใจต่อภาพลักษณ์การบริการของการรถไฟฟ้า

ตามประกาศเชิญชวนเสนอโครงการทำความสะอาดบนขบวนรถโดยสารและห้องสุขา ฉบับลงวันที่ 18 พฤษภาคม 2542 นั้น ปรากฏว่ามีผู้ยื่นซองเสนอโครงการฯ จำนวนทั้งหมด 6 ราย ตามหนังสือของคณะกรรมการรับซองเสนอโครงการและซองเสนอราคาที่ พ.5/ทร.1/916 ลงวันที่ 24 มิถุนายน 2542 ดังนี้

- | | |
|---|---------------------------------------|
| 1. บริษัทคลีนเฮาส์ ซักอบรีดและซักแห้ง จำกัด | 4. ห้างหุ้นส่วนจำกัด เอเซียคลีนนิ่ง |
| 2. บริษัทคูอิงเวล อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล จำกัด | 5. ห้างหุ้นส่วนจำกัด ศิริสุ |
| 3. บริษัท พีเอสที กรุ๊ป จำกัด | 6. บริษัท สยาม-เอริกซ์ เซอร์วิส จำกัด |

ผู้ยื่นขอเสนอราคาค่ารับจ้าง รวมภาษีมูลค่าเพิ่มต่อเดือน ดังนี้

1. บริษัทคลื่นเฮาส์ ซักอบรีดและซักแห้ง จำกัด เป็นเงิน 1,265,270 บาท
2. บริษัทคู่อิงเวล อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด เป็นเงิน 952,300 บาท
3. ห้างหุ้นส่วนจำกัด เอเชียคลีนนิ่ง เป็นเงิน 819,959 บาท
4. ห้างหุ้นส่วนจำกัด ศิริสุ เป็นเงิน 813,010 บาท

จากการพิจารณาของเสนอโครงการและของเสนอราคา ห้างหุ้นส่วนจำกัด ศิริสุ เสนอราคาค่ารับจ้าง รวมภาษีมูลค่าเพิ่มเป็นเงิน 813,010 บาท/เดือน เป็นราคาที่ต่ำกว่าผู้ยื่นของฯ รายอื่น สมควรได้รับการพิจารณาเป็นอันดับแรก การรถไฟฯ จึงได้ต่อรองราคาค่ารับจ้าง ผลการต่อรอง ห้างหุ้นส่วนจำกัด ศิริสุ ขอมลลดลงเหลือเดือนละ 810,000 บาท ลดลงจากค่าจ้างเดิม 3,010 บาท (813,010-810,000) คณะกรรมการพิจารณาแล้ว เห็นว่าเป็นราคาที่เหมาะสมและสอดคล้องกับข้อเสนอโครงการ จึงมีมติเห็นสมควรให้ห้างหุ้นส่วนจำกัด ศิริสุ เป็นผู้รับจ้างจัดทำและดูแลรักษาความสะอาดบนขบวนรถโดยสารและห้องสุขาสายตะวันออกเฉียงเหนือ โดยมีกำหนดเวลา 6 เดือน (1 สิงหาคม 2542 ถึง 31 มกราคม 2543) ในราคาค่าจ้างเหมารวมภาษีมูลค่าเพิ่มเดือนละ 810,000 บาท

การเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายของการรถไฟฯ กับการจ้างภาคเอกชนดำเนินการทำความสะอาด

กรณีการรถไฟฯ ดำเนินการเอง มีรายละเอียดดังนี้

1. ขบวนรถโดยสารสายตะวันออกเฉียงเหนือที่ให้มีการจัดทำและดูแลรักษาความสะอาด มีทั้งหมด 28 ขบวน มีรถต้องทำความสะอาดทั้งหมด 312 คัน (ภาคผนวก ค.8)
2. ขบวนรถโดยสารสายตะวันออกเฉียงเหนือที่ให้มีการจัดทำและดูแลรักษาความสะอาด มีอัตราคนทำความสะอาดบนขบวนรถโดยสารและห้องสุขาจำนวน 62 คน มีค่าใช้จ่ายเป็นค่าใช้จ่ายแยกเป็นรายขบวน โดยมีค่าจ้างคนการเดือนละ 378,930 บาท หรือวันละ 12,631 บาท (ตารางที่ 6.3.3 ข) ค่าเครื่องมือเครื่องใช้ทำความสะอาดเดือนละ 482,940 บาท หรือวันละ 16,098 บาท รวมค่าเงินเดือนและของใช้ทำความสะอาดประมาณเดือนละ 861,870 บาท หรือวันละ 28,729 บาท (ดูตารางในภาคผนวก ค.9 และ ค.10)

สรุปค่าใช้จ่ายทั้งหมด ประกอบด้วย

ค่าจ้างแรงงานคนการ 62 คนต่อเดือน	378,930 บาท
ค่าอุปกรณ์เครื่องใช้ในการทำความสะอาดต่อเดือน	482,940 บาท
รวม	861,870 บาท

ตารางที่ 6.3.3 ข : การรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่องการทำความสะอาดบนขบวนรถสายตะวันออกเฉียงเหนือ 28 ขบวน

บัญชีขบวนรถที่ออกสถานีกรุงเทพฯ มีคนทำความสะอาด/ค่าจ้าง

ขบวน	คนการ	จำนวนชุด	รวม	ค่าจ้าง/วัน	ค่าจ้าง/เดือน	ค่าจ้าง/ปี	หมายเหตุ
21	1	2	2	324.0	9,720.0	116,640.0	
67	3	2	6	972.0	29,160.0	349,920.0	
69	2	3	6	972.0	29,160.0	349,920.0	
71	2	2	4	648.0	19,440.0	233,280.0	
73	2	2	4	824.0	24,720.0	296,640.0	คนการประจำคน (338บ)
75	2	2	4	648.0	19,440.0	233,280.0	
77	2	2	4	826.0	24,780.0	297,360.0	คนการประจำ2คน (502บ)
133	2	2	4	1,053.0	31,590.0	379,080.0	คนการประจำ2คน (729บ)
135	2	2	4	648.0	19,440.0	233,280.0	
137	2	2	4	648.0	19,440.0	233,280.0	
139	2	2	4	648.0	19,440.0	233,280.0	
141	2	2	4	909.0	27,270.0	327,240.0	คนการประจำคน (423บ)
227	2	3	6	1,726.0	51,780.0	621,360.0	คนการประจำ5คน (1,564บ)
229	2	3	6	1,785.0	53,550.0	642,600.0	คนการประจำ4คน (1,461บ)
รวม	28	31	62	12,631	378,930	4,547,160	คนการประจำ15คน (5,017บ)

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

กรณีภาคเอกชน (ห้างหุ้นส่วนจำกัด ศิริสุ) ดำเนินการ ซึ่งเป็นผู้เสนอราคาต่ำสุด โดยคิดค่าจ้างคนการและค่าอุปกรณ์ทำความสะอาดเดือนละ 810,000 บาท หรือวันละ 27,000 บาท

การรถไฟฯ ได้ว่าจ้าง ห้างหุ้นส่วนจำกัด ศิริสุ เป็นผู้รับจ้างทำความสะอาดบนขบวนรถในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือจำนวน 28 ขบวน กำหนดระยะเวลาดำเนินการ 6 เดือน ตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2542 ถึง 31 มกราคม 2543 โดยมีอัตราค่าจ้างเดือนละ 810,000 บาท ภายใต้เงื่อนไขดังนี้

- ❁ ผู้รับจ้างจัดอัตราพนักงานทำความสะอาดบนขบวนรถในอัตราพนักงาน 1 คนรับผิดชอบรถโดยสาร 4 คัน (4 ต่อ 1) โดยไม่นับรวมรถทำการพนักงานรักษารถ (พรร.) และรถเสบียง (ภาคผนวก ค.11)
- ❁ ผู้รับจ้างรับผิดชอบจัดหาอุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ น้ำยาเคมี ในการทำความสะอาดตลอดจนอุปกรณ์อำนวยความสะดวกผู้โดยสาร ได้แก่ กระจกชำระ สบู่ก้อน/สบู่เหลว ถูใส่ชยะ ให้มีจำนวนเพียงพอต่อการใช้งานตลอดอายุสัญญาเอง

เปรียบเทียบระหว่างการรถไฟฯ กับห้างหุ้นส่วนจำกัด ศิริสุ ดำเนินการ ปรากฏว่า หากการรถไฟฯ จ้างเหมาให้เอกชนทำความสะอาดแทนจะสามารถประหยัดเงินได้วันละ 1,729 บาท หรือเดือนละ 51,870 บาท

เมื่อห้างหุ้นส่วนจำกัด ศิริสุ ดำเนินการครบอายุสัญญา 6 เดือนแล้ว ห้างหุ้นส่วนจำกัด ศิริสุ ได้เสนอขอรับจ้างทำงานนี้ต่อไปอีก โดยคิดค่าจ้างเดิม คือ 810,000 บาท/เดือน เมื่อการรถไฟฟ้า พิจารณาแล้วเห็นว่าเหมาะสม จึงให้ต่อสัญญา รวมทั้งสิ้น 5 ครั้ง คือ

ครั้งที่	ระยะเวลา	กำหนดเวลา	อัตราค่าจ้าง(บาท)
1	3 เดือน	1 ก.พ.2543-30เม.ย.2543	810,000
2	3 เดือน	1พ.ค.2543-31ก.ค.2543	810,000
3	7 เดือน	1ส.ค.2543-31ค.ค.2543	810,000
4	3 เดือน	1พ.ย.2543-31ม.ค.2544	810,000
5	3 เดือน	1ก.พ.2544-30เม.ย.2544	810,000

การที่การรถไฟฟ้า ใช้วิธีการต่อสัญญาจ้างบริษัทเอกชนทำความสะอาดต่อไป มีผลดีดังต่อไปนี้

1. การรถไฟฟ้า จะได้ผลตอบแทนที่แน่นอน
2. การรถไฟฟ้า สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายได้เป็นจำนวนมาก
3. การรถไฟฟ้า ได้ผู้รับเหมาที่มีฝีมือ ชำนาญงาน และทำงานได้ผลตรงตามวัตถุประสงค์ที่การรถไฟฟ้า กำหนด จากการที่การรถไฟฟ้า ได้ทดลองจัดจ้างเอกชนทำความสะอาดบนขบวนรถสายตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวน 28 ขบวน สามารถลดค่าใช้จ่ายได้ดังนี้

-	คนการทำทำความสะอาด จำนวน 62 คน		
-	ค่าจ้างคนการประมาณ	378,930	บาท/เดือน
-	ค่าใช้จ่ายเครื่องมือเครื่องใช้	482,940	บาท/เดือน
	รวมค่าใช้จ่าย	861,870	บาท/เดือน
	ลดค่าใช้จ่าย (861,870-810,000)	51,870	บาท/เดือน

สำหรับการติดตามผลการทำความสะอาดบนขบวนรถของห้างหุ้นส่วนจำกัด ศิริสุ ฝ่ายการเดินรถ การรถไฟฟ้า ได้ติดตามผลการทำความสะอาดอยู่ตลอดเวลา โดยทำการตรวจสอบใน 2 ระดับ ดังนี้

1. การติดตามเบื้องต้น

- พนักงานรักษารถประจำขบวนรถเป็นผู้ตรวจสอบความถูกต้องในส่วนจำนวนพนักงาน อุปกรณ์มีใช้ในการทำความสะอาด อุปกรณ์อำนวยความสะดวก ผลงานที่เกิดขึ้นของผู้รับจ้างตามแบบฟอร์มที่กำหนด
- ผู้ตรวจสอบส่วนภูมิภาค เป็นผู้ตรวจสอบความเรียบร้อย
- คณะกรรมการตรวจรับงานจ้าง ประกอบด้วย กตส. สดร. กท.กค. รส. อน. เป็นผู้พิจารณาประเมินผลการดำเนินงานในลำดับสุดท้าย

2. การติดตามผลทั่วไป

- พนักงานตรวจการ โดยสาร ออกสำรวจประเมินผลดำเนินการ
- สำรวจความพึงพอใจของผู้โดยสารต่อความสะดวกของขบวนรถทุก 2 เดือน

โดยสรุปแล้วการสำรวจความพึงพอใจในการให้ภาคเอกชนรับจ้างเหมาทำความสะอาดบนขบวนรถโดยสารและห้องสุขาได้สอบถามทั้งพนักงานรักษารถ(พรร.)ของการรถไฟฯเองและผู้โดยสารที่ใช้บริการขบวนรถสายตะวันออกเฉียงเหนือ การประเมินผลการดำเนินงานของภาคเอกชนถูกตรวจสอบโดยการรถไฟฯ โดยสุ่มแบบสอบถาม และประเมินผลโดยใช้โปรแกรมทางสถิติ (SPSS) ซึ่งรายละเอียดการสำรวจเป็นดังนี้

1. แบบตรวจสอบจากพนักงานรักษารถ (พรร.)¹⁰ เป็นการสุ่มถามจากพนักงานรักษารถของการรถไฟฯ ที่ทำการตรวจสอบการปฏิบัติงานของพนักงานทำความสะอาดของห้างหุ้นส่วนจำกัด ศิริสุ ซึ่งทำการสำรวจทั้งหมด 6 ครั้ง ได้ผลสรุปดังนี้
 - ด้านบุคลากร 98.9 % ครบถ้วนถูกต้อง
 - ด้านอุปกรณ์อำนวยความสะดวกผู้โดยสาร ครบถ้วนถูกต้อง
 - ด้านอุปกรณ์ในการทำความสะอาด ครบถ้วนถูกต้อง
 - ด้านภาพรวมของความสะดวก 49.3 % เห็นว่า อยู่ในเกณฑ์ ดี
50.1 % เห็นว่า อยู่ในเกณฑ์ พอใช้
2. ฝ่ายการเดินรถสำรวจความพึงพอใจของผู้โดยสารที่ใช้บริการ สรุปผลดังนี้
 - ภาพรวมด้านความสะดวกบนขบวนรถอยู่ในเกณฑ์ ดี
 - ความสะดวกห้องสุขารถโดยสารอยู่ในเกณฑ์ พอใช้
 - ผู้โดยสารประมาณ 69.2 % เห็นด้วยกับการที่การรถไฟฯ ให้เอกชนรับผิดชอบด้านความสะดวกบนขบวนรถ

โดยสรุปภาพรวมจากการที่การรถไฟฯ จัดจ้างเอกชนมาทำความสะอาดส่งผลดีต่อการรถไฟฯ ในด้านต่าง ๆ คือ ทำให้สามารถลดจำนวนคนการทำความสะดวกได้ประมาณ 62 คน ลดค่าจ้างคนการประมาณเดือนละ 378,930 บาท และลดค่าใช้จ่ายเครื่องมือเครื่องใช้ ประมาณเดือนละ 482,940 บาท นอกจากนี้การที่ให้เอกชนมาทำความสะอาดแทนที่การรถไฟฯ จะดำเนินการเอง ยังส่งผลดีในเรื่องของคุณภาพความสะดวกอีกด้วย เนื่องจากสาเหตุดังต่อไปนี้

1. เอกชนมีเครื่องมือ อุปกรณ์ต่าง ๆ ครบถ้วน
2. การแก้ไขและสั่งงานทำได้รวดเร็ว
3. มีการควบคุมดูแลที่ทั่วถึง
4. ลดการร้องเรียนเรื่องความสะดวก
5. ผู้โดยสารเห็นด้วยกับการที่การรถไฟฯ ให้เอกชนรับผิดชอบด้านความสะดวกบนขบวนรถ

และจากผลการรายงานการตรวจสอบการปฏิบัติงานตามสัญญาว่าจ้างให้เอกชนทำความสะอาดรถโดยสารสายตะวันออกเฉียงเหนือทั้งจากความคิดเห็นของพนักงานรักษารถและความคิดเห็นจากผู้โดยสาร สรุปโดยรวมได้ดังนี้

¹⁰ ตัวอย่างแบบตรวจสอบการปฏิบัติงานของผู้รับจ้างทำความสะอาดบนขบวนรถจากภาคผนวก ค.12

- ผู้โดยสารส่วนใหญ่เห็นว่า มีความเหมาะสมที่จะให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการทำความสะอาดขบวนรถและห้องสุขา
- ความสะอาดรถโดยสารในปัจจุบันมีสภาพดีขึ้นกว่าในอดีตที่ผ่านมา
- การแต่งกายและกิริยามารยาทของพนักงานทำความสะอาด อยู่ในเกณฑ์ดี
- ความสม่ำเสมอในการทำความสะอาดอยู่ในเกณฑ์ดี
- อุปกรณ์ที่ผู้รับจ้างเป็นผู้จัดหาประจำขบวนรถเพื่อใช้ทำความสะอาดมีความครบถ้วน
- กระดาษชำระมีจัดเตรียมไว้พร้อมใช้จนขบวนรถถึงปลายทาง
- ผู้โดยสารบางส่วนมีความกังวลว่าจะทำให้สิ้นเปลืองค่าใช้จ่าย

โดยภาพรวมการทำความสะอาดบนขบวนรถโดยสารของ หจก.ศิริสุ อยู่ในเกณฑ์ดี ผู้โดยสารรวมทั้งพนักงานขบวนรถมีความพึงพอใจมากขึ้น