

ความเป็นไปได้ในการแปรรูปกิจกรรมใหม่

บทนี้จะเป็นการศึกษาว่ามีกิจกรรมอะไรบ้างที่สามารถแปรรูปได้หรือ ไม่สามารถแปรรูปได้ โดยจะอาศัยกรอบทฤษฎีการแปรรูปรัฐวิสาหกิจเป็นตัวพิจารณา นั่นคือจะพิจารณาว่ากิจกรรมนั้นผลิตสินค้าหรือบริการประเภทใด ภาคเอกชนสามารถเข้ามาดำเนินการได้หรือไม่ โดยพิจารณาตามหลักเกณฑ์ของการจัดหาและการผลิต และอาศัยประสบการณ์ที่เกิดขึ้นจริงที่แปรรูปแล้วประกอบการพิจารณาด้วย ซึ่งจะนำไปสู่ข้อสรุปว่ากิจกรรมไหนควรให้เอกชนทำและกิจกรรมไหนการรถไฟฟ้าควรจะเป็นผู้ทำเอง นอกจากนี้กิจกรรมที่สามารถแปรรูปได้นั้นควรจะอยู่ในรูปแบบใดและทำไมจึงเลือกรูปแบบนั้น ต่อไปจะกล่าวถึงรายละเอียดแต่ละกิจกรรมของการรถไฟฟ้า

1. กิจกรรมหลัก ประกอบด้วยกิจกรรมต่างๆ ดังนี้

1. การขนส่งผู้โดยสาร ได้แก่ ขบวนรถชนิดต่างๆ ที่การรถไฟฟ้าจัดไว้บริการสำหรับผู้โดยสารและบรรทุกสัมภาระของผู้โดยสารด้วย เช่น ขบวนรถด่วน ขบวนรถด่วนพิเศษ ขบวนรถเร็ว ขบวนรถธรรมดา ขบวนรถดีเซลราง และขบวนรถดีเซลรางพิเศษ

ประเภทของสินค้าหรือบริการ การที่จะพิจารณาว่ากิจกรรมการขนส่งผู้โดยสารเป็นสินค้าหรือบริการประเภทใดนั้น มีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาได้ 2 ประการด้วยกันคือ

1.1 การกีดกันในการบริโภค การขนส่งผู้โดยสารเป็นสินค้าหรือบริการที่สามารถใช้กลไกราคาหรือกลไกตลาดเป็นเครื่องมือในการกีดกันผู้อื่นที่จะเข้ามาบริโภคสินค้าหรือบริการนั้นได้ หากเขาไม่ยอมจ่ายเงินเพื่อเป็นค่าตอบแทนในการบริการ

1.2 ลักษณะการแข่งขันในการบริโภค การขนส่งผู้โดยสารเป็นสินค้าหรือบริการที่มีลักษณะที่ไม่มีการแข่งขันในการบริโภค นั่นคือสินค้าหรือบริการนั้นเมื่อถูกใช้หรือถูกบริโภคโดยคนหนึ่งคนหนึ่งใดแล้ว จะไม่เป็นผลทำให้ผู้อื่นไม่ได้ใช้สินค้าหรือบริการนั้น หรือไม่เป็นผลให้บุคคลอื่นได้รับความพอใจจากการบริโภคสินค้านั้นน้อยลง

จากการพิจารณาประเภทของสินค้าหรือบริการ พบว่าการขนส่งผู้โดยสารเป็นสินค้าหรือบริการที่สามารถกีดกันการบริโภคออกจากกันได้ และมีลักษณะไม่มีการแข่งขันในการบริโภคสินค้าหรือบริการชนิดนี้เรียกว่า Toll goods สินค้าหรือบริการประเภทนี้ไม่ว่าการรถไฟหรือเอกชนสามารถทำหน้าที่ในการจัดหาและผลิตได้ ซึ่งการที่จะให้ใครเป็นผู้จัดหาและผลิตนั้นก็จะต้องพิจารณาว่าใครทำได้ดีกว่ากัน ถ้าการรถไฟทำได้ดีกว่าภาคเอกชนก็สมควรให้การรถไฟทำ แต่ถ้าหากภาคเอกชนทำได้ดีกว่าการรถไฟก็สมควรให้ภาคเอกชนทำ อย่างไรก็ตามการพิจารณาเพียงแต่เหตุผลคุณสมบัติของสินค้าหรือบริการเพียงอย่างเดียวไม่สามารถชี้ชัดให้แน่นอนลงไปว่าใครสมควรที่จะเป็นผู้จัดหาและผลิต ดังนั้นจึงจำเป็นต้องอาศัยหลักเกณฑ์อื่นๆ ที่นอกเหนือจากเหตุผลของประเภทสินค้าหรือบริการประกอบการพิจารณาด้วย นั่นคือจะอาศัยหลักเกณฑ์การจับเป็นตัวเลขได้แก่ ความมั่นคงของชาติ ความเสมอภาค การประหยัดต่อขนาด การรักษามาตรฐานคุณภาพของสินค้าหรือบริการ และความพร้อมของภาคเอกชน จากการที่การรถไฟได้ให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมกิจกรรมการขนส่งผู้โดยสารบางส่วนบ้างแล้ว เช่น รถดีเซลรางพิเศษ ปรากฏว่าเอกชนทำได้มีประสิทธิภาพมากกว่าการรถไฟทำเอง ตลอดจนประสิทธิผลการทำงานของเอกชนก็สามารถทำได้ดีกว่า นอกจากนี้ยังทำให้การรถไฟมีรายได้เพิ่มมากขึ้น พร้อมทั้งสามารถปรับเปลี่ยนหน้าที่และนำคนไปทำงานอื่นๆ แทนได้ โดยไม่ต้องจ้างแรงงานเพิ่ม นอกจากนี้สามารถลดอำนาจสหภาพแรงงานของการรถไฟลง เพราะว่าเมื่อภาคเอกชนเข้ามาทำ จะไม่มีปัญหาเรื่องแรงงานเกิดขึ้น ด้วยเหตุผลดังกล่าวการรถไฟควรให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมดำเนินการในกิจกรรมการขนส่งผู้โดยสารอื่นๆ อีก

รูปแบบที่เหมาะสมของการแปรรูป รูปแบบที่เหมาะสมของการแปรรูปแต่ละกิจกรรมขึ้นอยู่กับลักษณะของกิจกรรมนั้นๆ ทั้งนี้เนื่องจากแต่ละกิจกรรมมีลักษณะธรรมชาติ (nature) ที่แตกต่างกัน อย่างไรก็ตามรูปแบบที่เหมาะสมที่ให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรมหลักมี 2 รูปแบบด้วยกัน คือ

1. การให้เช่า (Leasing) เป็นกิจกรรมที่การรถไฟให้ภาคเอกชนเช่าขบวนรถไปดำเนินการแทน อย่างเช่น การรถไฟให้ภาคเอกชนเช่าเดินรถขบวนรถดีเซลรางพิเศษ การให้เช่าดังกล่าวเป็นการให้เช่าแบบชั่วคราวของการโอนภาระการจัดการทรัพย์สินจากการรถไฟไปอยู่ในมือของเอกชน ทำให้การรถไฟสามารถลดระดับทรัพยากรที่จะต้องทุ่มเทกับการจัดการทรัพย์สินชิ้นนั้น ในขณะที่เดียวกันก็สามารถประกันรายได้จำนวนหนึ่งที่แน่นอนจากการให้เช่าทรัพย์สินชิ้นนั้น และเมื่อครบสัญญาทรัพย์สินต่าง ๆ ก็กลับคืนมาเป็นของการรถไฟเหมือนเดิม หรือการรถไฟอาจให้ต่อสัญญาใหม่ก็ได้

2. การให้สัมปทาน (Franchising) เป็นการให้เอกสิทธิ์แก่ภาคเอกชน ในการดำเนินกิจกรรม เช่น การให้ภาคเอกชนจัดหารถทั้งขบวนหรือเฉพาะพ่วงตู้โดยสาร ในขบวนรถก็ได้ การให้สัมปทานแก่ผู้ประกอบการภาคเอกชนดำเนินการแทนนี้ ผู้ประกอบการ จะเป็นผู้รับผิดชอบทุกอย่าง พร้อมๆกับให้ผลตอบแทนแก่การรถไฟฯจำนวนหนึ่งซึ่งเป็นค่า เอกสิทธิ์ สำหรับประโยชน์ที่การรถไฟฯได้รับนั้นจะสูงสุดก็ต่อเมื่อมีการแข่งขันในระหว่าง ผู้ประกอบการเอกชนด้วยกัน โดยการรถไฟฯจะให้เอกสิทธิ์แก่ผู้ประกอบการที่ให้ประโยชน์ แก่การรถไฟฯสูงสุด และสามารถดำเนินการได้ตามเงื่อนไขที่การรถไฟฯกำหนดไว้

กิจกรรมการขนส่งผู้โดยสาร ที่สามารถให้เอกชนเข้ามาดำเนินการได้หรือไม่ สามารถเข้ามาดำเนินการได้ แยกออกเป็นกิจกรรมฯ ดังนี้คือ

1. ขบวนรถด่วน เป็นขบวนรถที่ควรจะให้เอกชนเข้ามาร่วมกิจกรรมมากที่สุด เพราะขบวนรถด่วนเป็นขบวนรถที่มีวัตถุประสงค์เพื่อหารายได้ นั่นคือเป็นกิจกรรมที่ เกี่ยวกับการค้า(Commercial service)เป็นหลัก ไม่ได้มีวัตถุประสงค์เกี่ยวกับส่วนที่เป็น บริการสังคมโดยตรง ขบวนรถด่วนมีลักษณะเป็นการแข่งขันกับการขนส่งทางถนนเนื่องจาก ทุกเส้นทางมีการทดแทนด้วยการคมนาคมทางถนนได้เป็นอย่างดี ขบวนรถเหล่านี้มีความนิยม ชมชอบแก่ประชาชนเป็นจำนวนมาก ดังนั้นการที่จะให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมกิจกรรมก็ทำได้ สะดวก นอกจากนี้ภาคเอกชนก็มีความสนใจและความพร้อมทั้งจำนวนเงินที่จะลงทุน

2. ขบวนรถด่วนพิเศษ เป็นขบวนรถที่ควรจะให้เอกชนเข้ามาร่วมกิจกรรม มากที่สุดเช่นกัน เพราะขบวนรถพิเศษเป็นขบวนรถที่มีวัตถุประสงค์เพื่อหารายได้ นั่นคือ เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวกับการค้าเป็นหลัก ไม่ได้มีวัตถุประสงค์เกี่ยวกับส่วนที่เป็นบริการเกี่ยว กับสังคมโดยตรง ขบวนรถพิเศษทุกเส้นทางมีการทดแทนด้วยการคมนาคมทางถนนได้เป็น อย่างดี ประกอบกับขบวนรถเหล่านี้เป็นขบวนรถที่ดีที่สุด และมีความนิยมชมชอบแก่ประชาชน มากที่สุดอีกด้วย ดังนั้นการที่จะให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมกิจกรรมก็ทำได้สะดวก ซึ่งภาค เอกชนก็มีความสนใจและความพร้อมทั้งจำนวนเงินที่จะลงทุน

3. ขบวนรถเร็ว เป็นขบวนรถที่มีวัตถุประสงค์เพื่อหารายได้เช่นเดียวกัน และเกือบทุกเส้นทางมีการทดแทนด้วยการคมนาคมทางถนนได้เป็นอย่างดี ดังนั้นสมควรที่จะ ให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมกิจกรรมได้

4. ขบวนรถธรรมดา(ยกเว้นรถสายทางแยก) ก็สมควรให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมกิจกรรมได้เช่นเดียวกัน สำหรับขบวนรถสายทางแยกซึ่งเป็นบริการที่เกี่ยวข้องกับการบริการสังคมที่ต้องตอบสนองนโยบายของรัฐ และยังมีความสำคัญทางด้านความมั่นคงของประเทศ เนื่องจากการขนส่งส่วนใหญ่ไม่สามารถใช้ทางถนนทดแทนได้สะดวก ขบวนรถสายทางแยกนี้ภาคเอกชนไม่มีความสนใจที่จะเข้ามาร่วมกิจกรรม เพราะว่าเมื่อพิจารณาผลการดำเนินงานในเส้นทางดังกล่าวของการรถไฟฯ ปรากฏว่าประสบการขาดทุนมาโดยตลอด ซึ่งเป็นวัตถุประสงค์ด้านสังคมที่จะบริการประชาชนที่อยู่ห่างไกลความเจริญไม่ให้ความเดือดร้อนในการเดินทาง แม้จะเป็นบริการเดินรถสายที่ไม่คุ้มทุนก็ตาม ดังนั้นกิจกรรมนี้การรถไฟฯ ยังคงเป็นผู้จัดหาต่อไป

5. ขบวนรถดีเซลราง(ยกเว้นรถสายชานเมือง) ก็สมควรให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมกิจกรรมได้เช่นเดียวกัน สำหรับขบวนรถสายชานเมืองเป็นบริการที่มีวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการบริการสังคมที่ต้องตอบสนองนโยบายของรัฐบาล อันที่จะขยายเมืองให้ประชาชนออกไปอยู่รอบๆกรุงเทพฯ ขบวนรถสายชานเมืองภาคเอกชนไม่มีความสนใจที่จะเข้าร่วมกิจกรรม เนื่องจากเมื่อพิจารณาผลการดำเนินงานของการรถไฟฯ ปรากฏว่าประสบภาวะการขาดทุนมาโดยตลอด อันเป็นผลจากการกำหนดราคาค่าโดยสารไม่สัมพันธ์กับต้นทุนซึ่งเป็นนโยบายของรัฐบาล ดังนั้นกิจกรรมนี้การรถไฟฯ ยังคงเป็นผู้จัดหาต่อไป

2. การขนส่งสินค้า

การขนส่งสินค้าเป็นสินค้าหรือบริการประเภท Toll goods เพราะว่าสามารถกีดกันการบริโภคออกจากกันได้ และเป็นลักษณะที่ไม่มีการแข่งขันในการบริโภค สินค้าที่ขนส่งทางรถไฟ จำแนกออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ คือ สินค้าประเภทเหมาคัน(Carload) และสินค้าประเภทห่อวัตถุ (Less-than Carload) ขบวนรถสินค้าจะไม่เดินทุกวันตามกำหนดเวลา และอาจจะจัดเดินตามความต้องการของผู้ใช้บริการได้ตามความเหมาะสมสำหรับผู้ให้บริการขนส่งทางรถไฟรายใหญ่ที่มีปริมาณการขนส่งจำนวนมาก และสม่ำเสมอในแต่ละช่วงเวลาสามารถติดต่อกับการรถไฟฯ ให้จัดเดินขบวนรถพิเศษสินค้า (Special freight trains) หรือขบวนรถสินค้าเหมามาขบวน (Trainload) เพื่อบรรทุกสินค้าของตนไปยังที่หมายตามความประสงค์



การขนส่งสินค้าที่สามารถให้ภาคเอกชนเข้าร่วมกิจกรรม ก็คงจะเป็นการขนส่งสินค้าในระบบประตูถึงประตู (Door to Door) สำหรับรูปแบบที่เหมาะสมที่จะให้เอกชนเข้าร่วมนั้นเป็นไปได้ในรูปของ Joint public-private venture เพราะว่าการขนส่งสินค้าประเภทนี้เป็นบริการที่การรถไฟฯ และเอกชนที่มีอุปกรณ์การขนส่ง และมีผลงานในด้านการขนส่งทางถนนที่พอเชื่อถือได้ร่วมมือกันจัดส่งสินค้าให้แก่ผู้ใช้บริการ ในลักษณะการเข้าไปรับการจัดการตั้งแต่รับสินค้าจากโรงงานหรือแหล่งผลิตด้วยรถยนต์บรรทุก เพื่อนำไปขนขึ้นตู้รถไฟที่สถานีต้นทาง เมื่อตู้รถไฟถึงปลายทางแล้ว ก็จัดการขนส่งบรรทุกรถยนต์ขนส่งต่อไปจนถึงคลังสินค้า โดยการรถไฟฯ จะคิดค่าระวางขนส่งรวมทั้งเดียวทั้งหมด ตัวอย่างของการให้บริการขนส่งในลักษณะนี้ก็คือ การขนส่งน้ำตาลจากโรงงานน้ำตาลของกรมโรงงานอุตสาหกรรมที่จังหวัดลำปาง อุดรดิตถ์ และสุพรรณบุรี มายังกรุงเทพฯ การขนส่งน้ำตาลของเอกชนจากจังหวัดขอนแก่นมายังกรุงเทพฯ การขนส่งข้าวสารขององค์การคลังสินค้าไปยังประเทศมาเลเซีย เป็นต้น

การขนส่งสินค้าในระบบประตูถึงประตูมีลักษณะเป็นการขนส่งสินค้าหลายทอด ซึ่งอาจมีข้อเสียเกิดขึ้นได้ถ้าหากว่าทำการขนส่งสินค้าประเภทนำเข้าเสียได้ง่าย อย่างไรก็ตามการขนส่งสินค้านี้ยังเป็นที่นิยมและสามารถให้ประโยชน์แก่ผู้ส่งสินค้าประเภทที่มีลักษณะไม่นำเข้าเสียง่าย อีกทั้งสามารถทำการขนส่งสินค้าในแต่ละเที่ยวได้เป็นจำนวนมาก ดังนั้นการรถไฟฯ ควรจะขยายการขนส่งสินค้าแบบประตูถึงประตูนี้กับสินค้าประเภทอื่นๆ อีก ซึ่งนอกเหนือจากการรถไฟฯ ได้ทำการขนส่งอยู่แล้วในปัจจุบัน เช่น การขนส่งเยื่อกระดาษไม้ไผ่ ถึงก๊าซ ฯลฯ

3. การขนส่งรกรวม

การขนส่งรกรวม เป็นสินค้าหรือบริการประเภท Toll goods เช่นเดียวกัน เพราะสามารถกีดกันการบริโภคออกจากกันได้ และเป็นลักษณะที่ไม่มีการแข่งขันในการบริโภค การขนส่งรกรวมเป็นขบวนรถที่ประกอบด้วยตู้รถสินค้า และรถโดยสารทั้งสองชนิดรวมกัน มีจุดมุ่งหมายที่จะให้บริการประชาชนในท้องถิ่น และผู้ขนส่งสินค้ารายย่อยกับลากจูงสินค้าที่บรรทุกหรือรถเปล่าตามสถานีไปยังสถานีชุมสายหรือต้นทาง และกลับกันรถโดยสารจะจัดไว้บริการเฉพาะชั้น 3 และสินค้าที่ขนส่งมักจะเป็นสินค้าประเภทห่อวัตถุ (Less-than Carload) ระยะทางเดินรถสั้นและหยุดเกือบทุกสถานี จึงใช้เวลาในการเดินรถมากที่สุด เมื่อเปรียบเทียบกับการเดินทางขบวนอื่นๆ ในระยะทางที่เท่ากัน ขบวนรถ

ประเภทนี้ภาคเอกชนไม่มีความสนใจที่เข้าร่วมกิจกรรม เพราะว่าขบวนรถประเภทนี้ไม่อาจจะวิ่งได้ตามกำหนดเวลาขึ้นอยู่กับภาระงานขึ้นลง และต่อวางรถรายทาง เป็นต้น

2. กิจกรรมที่สนับสนุนบริการหลัก ประกอบด้วยกิจกรรมต่างๆ ดังนี้

2.1 การบำรุงทางและสิ่งปลูกสร้าง ได้แก่ กิจกรรมต่างๆที่เกี่ยวกับเส้นทางในการขนส่งผู้โดยสารและขนส่งสินค้า เช่น การรักษาพื้นทาง การทำความสะอาดทั่วไป การรักษาความปลอดภัย อุโมงค์และทางใต้ดิน สะพานและช่องน้ำ สะพานสูง หมอนรองราง รางเหล็ก เครื่องประกอบราง หินโรยทาง รั้วและเครื่องหมาย ฯลฯ

1. ประเภทของสินค้าหรือบริการ การที่จะพิจารณาว่าการบำรุงทางและสิ่งปลูกสร้างเป็นสินค้าหรือบริการประเภทใดนั้น มีหลักเกณฑ์การพิจารณาได้ 2 ประการด้วยกัน คือ

1.1 ลักษณะการกีดกันในการบริโภค การบำรุงทางและสิ่งปลูกสร้างเป็นสินค้าหรือบริการที่สามารถใช้กลไกราคาหรือกลไกตลาด เป็นเครื่องมือในการกีดกันผู้อื่นที่เข้ามาบริโภคสินค้าหรือบริการนั้นได้ หากเขาไม่ยอมจ่ายเงินเพื่อเป็นค่าตอบแทนในการบริการ

1.2 ลักษณะการแข่งขันในการบริโภค การบำรุงทางและสิ่งปลูกสร้างเป็นสินค้าหรือบริการที่มีลักษณะที่ไม่มีการแข่งขันในการบริโภค นั่นคือสินค้าหรือบริการนั้นเมื่อถูกบริโภคหรือถูกใช้โดยคนหนึ่งคนใดแล้ว จะไม่เป็นผลทำให้ผู้อื่นไม่ได้ใช้สินค้าหรือบริการนั้น หรือไม่เป็นผลให้บุคคลอื่นได้รับความพอใจจากการบริโภคสินค้านั้นน้อยลง

จากการพิจารณาประเภทสินค้าหรือบริการ พบว่าการบำรุงทางและสิ่งปลูกสร้างเป็นสินค้าหรือบริการที่สามารถกีดกันการบริโภคออกจากกันได้ และมีลักษณะไม่มีการแข่งขันในการบริโภค สินค้าหรือบริการชนิดนี้ เรียกว่า Toll goods สินค้าหรือบริการประเภทนี้ไม่ว่าการรถไฟหรือภาคเอกชนสามารถทำหน้าที่ในการผลิตได้ ซึ่งการที่จะให้ใครเป็นผู้ผลิตนั้นก็จะต้องพิจารณาว่าใครทำได้ดีกว่ากัน ถ้าการรถไฟทำได้ดีกว่าภาคเอกชนก็สมควรให้การรถไฟทำ แต่ถ้าภาคเอกชนทำได้ดีกว่าการรถไฟก็สมควรให้ภาคเอกชนทำ อย่างไรก็ตามการพิจารณาเพียงแต่เหตุผลคุณสมบัติของสินค้าหรือบริการเพียงอย่างเดียวไม่สามารถชี้ชัดให้แน่นอนลงไปว่าใครสมควรจะเป็นผู้ผลิต ดังนั้นจึงจำเป็นต้องอาศัยหลักเกณฑ์อื่นๆ ที่นอกเหนือจากเหตุผลของประเภทสินค้าหรือบริการประกอบการพิจารณาด้วย นั่นคือจะอาศัยหลักเกณฑ์การผลิตเป็นตัวเสริม ได้แก่ ความมีประสิทธิภาพ ความเสมอภาค

และการแข่งขัน กิจกรรมที่สนับสนุนกิจกรรมหลักเป็นกิจกรรมที่ไม่เกี่ยวกับการจัดบริการรถไฟโดยตรง จึงไม่มีปัญหาว่าเอกชนที่จะรับไปทำจะมีผลกระทบต่อความมั่นคง และเป้าหมายทางสังคม จากประสบการณ์ที่การรถไฟฯ ได้ให้ภาคเอกชน เข้าร่วมกิจกรรมสนับสนุนกิจกรรมบางส่วนบ้างแล้ว เช่น รถตู้เสบียงอาหารรถไฟ การทำความสะอาด และการรักษาความปลอดภัยที่สถานีต่างๆ ปรากฏว่า เอกชนดำเนินการมีประสิทธิภาพมากกว่าการรถไฟฯ ดำเนินการเอง ตลอดจนประสิทธิภาพการทำงานเอกชนสามารถทำได้ดีกว่า นอกจากนี้ทำให้การรถไฟฯ ประหยัดค่าใช้จ่ายลงได้เป็นจำนวนมาก ด้วยเหตุผลดังกล่าวการรถไฟฯ ควรให้เอกชนเข้ามาร่วมดำเนินการ ในกิจกรรมการบำรุงทางและสิ่งปลูกสร้างอื่นๆ อีก

รูปแบบที่เหมาะสมของการแปรรูป จะเป็นลักษณะการแปรรูปแบบการจ้างเหมา (Contracting out) เพราะว่าเป็นวิธีการที่การรถไฟฯ จะต้องจ่ายเงินให้กับเอกชน เพื่อให้จัดการผลิตสินค้าหรือบริการ ณ ระดับปริมาณและคุณภาพระดับหนึ่ง ตามเงื่อนไขที่ตกลงกัน ภาคเอกชนอาจนำปัจจัยหรือองค์ประกอบในการผลิตเข้ามาร่วมดำเนินการ เช่น นำกำลังคน และเครื่องมือเครื่องใช้มาร่วมดำเนินการก็ได้ สำหรับการตัดสินใจคัดเลือกเอกชนให้ดำเนินการผลิตสินค้าหรือบริการแทน โดยทั่วไปจะเลือกผู้ประกวดราคาที่ดีที่สุดเสนอต้นทุนต่ำสุด และสามารถดำเนินการตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ก็จะเป็นผู้ได้รับการคัดเลือกให้ดำเนินการแทน

กิจกรรมการบำรุงทางและสิ่งปลูกสร้าง ที่สามารถให้เอกชนเข้ามาดำเนินการได้หรือไม่สามารถเข้ามาดำเนินการได้ แยกออกเป็นกิจกรรมๆ ดังนี้คือ

1. การบำรุงพื้นทาง ซึ่งเป็นงานหลักใช้แรงงานมากและมีค่าใช้จ่ายสูงทั้งงานบำรุงทางในทาง (on track) เช่น การบำรุงรักษาพื้นทาง เปลี่ยนเครื่องยึดเหนี่ยว รื้อทางชั่วคราว ณ ที่ซึ่งคันดินถล่มหรือน้ำพัดพัง ถมดินอัดหมอนรองราง ฯลฯ หรืองานบำรุงทางนอกทาง (off track) เช่น การเสริมดินทำถนน ขุดลอกร่องระบายน้ำ ทำสวนตกแต่งต้นไม้รายทางรถไฟ ถมหลุมย่ำดิน ฯลฯ ควรให้เอกชนรับไปดำเนินการแทนได้ แต่ทั้งนี้การรถไฟฯ ยังคงต้องมีแรงงานอยู่ส่วนหนึ่งเท่าที่จำเป็นไว้สำหรับบำรุงรักษาทาง หรือบำรุงรักษาทางเมื่อมีเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้น แต่ก็คงเป็นจำนวนเล็กน้อยเท่านั้น การดำเนินการโดยวิธีนี้ในต่างประเทศมีปฏิบัติกันอยู่ไม่น้อย ในการว่าจ้างเอกชนทำงานบำรุงทางแทนอาจจะกำหนดข้อตกลงหรือเงื่อนไขอย่างใดอย่างหนึ่งก็ได้ เช่น ผู้รับจ้างจะต้องบำรุงทางให้ได้ปริมาณและคุณภาพตามที่การรถไฟฯ กำหนด และไม่ช้ากว่าแผนงาน

หากล่าช้าหรือผิดพลาดต้องมีการปรับหรือชดใช้ค่าเสียหาย นอกจากนี้ผู้รับจ้างต้องรับประกันความสมบูรณ์ของสภาพทางในช่วงระยะเวลาหนึ่งตามที่การรถไฟฯ กำหนดด้วย เป็นต้น

2. การทำความสะอาดทั่วไป ได้แก่ การตัด กวาด เอาต้นไม้ หญ้า วัชพืช ออกจากสิทธิทางเดิน ไถและขุดพื้นที่เพื่อป้องกันไฟไหม้ แต่งหินถมทางและถางแนวที่มีหญ้าปกคลุม เอาเศษของต่างๆ ซี้เถ้า สิ่งโสโครก และวัตถุอื่นๆ ออกจากสิทธิทางเดิน รวมทั้งการทำความสะอาดที่สถานีรถไฟ ย่านรถจักร ย่านรถพ่วง และการทำความสะอาดถนนที่ใช้เป็นทางรถไฟ ฯลฯ กิจกรรมต่างๆ เหล่านี้ควรให้เอกชนรับไปดำเนินการแทนได้ เนื่องจากมีบริษัทหลายบริษัทได้ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการทำความสะอาดอยู่เป็นจำนวนมาก ซึ่งทำได้โดยมีต้นทุนต่ำกว่าและมีประสิทธิภาพมากกว่า

3. การรักษาความปลอดภัย ได้แก่ การเฝ้ายาม เดินยาม ตรวจสอบ อุโมงค์ อาคาร สถานี และทรัพย์สินต่างๆ ในปัจจุบันนี้มีบริษัทที่มีความเชื่อถือได้ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยให้กับธนาคาร ห้างร้าน โรงงาน อุตสาหกรรมต่างๆ หากการรถไฟฯ จ้างให้บริษัทเหล่านี้ทำหน้าที่รักษาความปลอดภัยให้กับหน่วยงานต่างๆ ของการรถไฟฯ ได้ สามารถลดค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับยามลงได้มากพอสมควร

4. อุโมงค์และทางใต้ดิน ได้แก่ การก่อกิน ไม้ และโลหะทั้งหมดที่บุเข้ากับอุโมงค์และทางใต้ดินสำหรับรถผ่าน รวมทั้งการบำรุงรักษาระบบการระบายน้ำ การให้แสงสว่าง การระบายอากาศ ฯลฯ กิจกรรมต่างๆ เหล่านี้สามารถให้เอกชนรับไปดำเนินการแทนได้เช่นกัน

5. สะพานและช่องน้ำ ได้แก่ การถม ลอก และทำความสะอาดช่องน้ำ รวมทั้งการป้องกันท้นกั้นน้ำ ผนังคอนกรีตเพื่อก่ออิฐปากท่อ ทางน้ำ ร่องน้ำ ป้องกันพื้นสะพาน ใส่กรวดกั้นไฟ กำแพงกั้นดิน ฯลฯ กิจกรรมต่างๆ เหล่านี้ควรให้เอกชนรับไปดำเนินการแทนได้เช่นกัน

6. สะพานสูง ได้แก่ การสร้างและบำรุงรักษาสะพานสูง งานนี้เป็นงานที่ได้มีการสำรวจและทราบปริมาณงานที่จะทำไว้เป็นแห่งๆ เช่น การขุดสนับสนุน สะพานเหล็กที่ตารางเมตร ทาสีรองพื้นและลงสีกับหน้ากัตารางเมตร ซ่อมริเวทที่ตัว เป็นต้น ดังนั้นงานสร้างและบำรุงรักษาสะพานจึงควรให้เอกชนรับไปดำเนินการแทนได้ หากการรถไฟฯ ดำเนินการในข้อนี้เป็นผลสำเร็จ จะทำให้สามารถลดแรงงานช่างฝีมือที่มีค่าแรงสูงลงได้หลายประเภท เช่น ช่างทาสี ช่างไม้ ช่างเหล็ก เป็นต้น

7. หมอนรองราง ได้แก่ หมอนทางข้าม หมอนทางหลัก หมอนสะพาน และหมอนรองรางอื่นๆ ที่ใช้ในการสร้างทางเพื่อสัญจร การผลิตหมอนรองรางซึ่งในปัจจุบันนี้ผลิตโดยกองโรงงานโยธา นั้น เมื่อได้พิจารณาแล้วเห็นว่า เป็นงานผลิต

คอนกรีตเสริมเหล็กธรรมดาที่ไม่ต้องใช้เทคโนโลยีสูงนักซึ่งเอกชนสามารถดำเนินการแทนได้ ทั้งเป็นงานที่สามารถควบคุมตรวจสอบคุณภาพได้ง่าย ฉะนั้นจึงควรให้เอกชนทำการผลิตแทน โดยอาจมีเงื่อนไขต่างๆ เช่น ผู้รับจ้างต้องผลิตคอนกรีตให้ได้ปริมาณและคุณภาพภายใน เวลาที่การรถไฟฯ กำหนด หากล่าช้าหรือผิดพลาดจะต้องมีการปรับหรือชดเชยค่าเสียหายได้ หรือผู้รับจ้างต้องรับประกันคุณภาพคอนกรีตที่นำออกไปใช้งานแล้ว เป็นต้น

8. รางเหล็ก ได้แก่ การสร้างและบำรุงรักษารางเหล็ก ซึ่งประกอบด้วย การขนราง การร่ายรางไปตามทาง การตัด เจาะ โส การวาง รางในทาง ฯลฯ กิจกรรมเหล่านี้เห็นควรให้เอกชนดำเนินการแทนได้

9. เครื่องประกอบราง ได้แก่ การติดตั้งเครื่องประกอบราง ทุกชนิดเพื่อใช้ในการสร้างทางและบำรุงรักษา รายการของเครื่องประกอบราง เช่น เหล็ก ประกับราง แฉกบังคับรางกัน ที่ยึดประแจ เครื่องกันทางเดิน เครื่องยึดราง ฯลฯ กิจกรรม เหล่านี้เอกชนสามารถดำเนินการผลิตหรือซ่อมได้ ฉะนั้นการรถไฟฯ ควรว่าจ้างให้เอกชน รับไปดำเนินการแทน ซึ่งจะทำให้ลดค่าใช้จ่ายลงได้อีกเป็นอันมาก

10. หินโรยทาง ได้แก่ การจัดเตรียมพื้นทางและการลง กรวด หิน ทราย และวัสดุโรยทางอื่นๆที่คล้ายกัน ที่ใช้ในการสร้างทางและบำรุงรักษา การผลิตศิลาในปัจจุบันนี้มีเอกชนดำเนินการอยู่ทั่วไปในทุกภูมิภาค เหตุที่การรถไฟฯ ยังมีการ ผลิตศิลาอยู่จึงเห็นว่าไม่มีความจำเป็น ควรจะยกเลิกกิจการและรับซื้อเป็นครั้งคราวจาก เอกชนจะประหยัดกว่า

11. รั้วและเครื่องหมาย ได้แก่ การสร้างและบำรุงรักษารั้ว เขตสิทธิทางเดิน เช่น รั้วกันสัตว์ ปีกรั้ว รั้วต้นไม้ ฯลฯ ส่วนเครื่องหมาย ได้แก่ การ สร้างและบำรุงรักษาเครื่องหมายต่างๆ เช่น เครื่องหมายบอกชื่อสะพาน ชื่อสัญญาณ ชื่อ สถานี ฯลฯ เอกชนสามารถดำเนินการได้เช่นกัน

12. สถานีและที่ทำการ ได้แก่ การสร้างและบำรุงรักษา สถานีและที่ทำการ รวมทั้งการติดตั้งอุปกรณ์และเครื่องเฟอร์นิเจอร์ อันจำเป็นต้องติดตั้งไว้ เพื่อจะใช้กับสิ่งปลูกสร้างนั้น การรถไฟฯ มีภาระต้องจ่ายเงินเป็นค่าจ้างและค่าใช้สอยส่วน บุคคลเพื่อบำรุงรักษาอาคารและสถานที่เป็นจำนวนมากพอสมควร ค่าใช้จ่ายประเภทนี้มีแนว โน้มสูงขึ้นอยู่ตลอดเวลา หากการรถไฟฯ จ้างเหมาให้เอกชนรับไปดำเนินการแทนจะทำให้ สามารถลดแรงงานช่างฝีมือซึ่งมีค่าแรงสูงลงได้หลายประเภท เช่น ช่างไม้ ช่างทาสี ช่างปูน ช่างประปา ช่างบัดกรี เป็นต้น

13. อาคารรายทาง ได้แก่ การสร้างและบำรุงรักษา อาคารรายทางต่างๆ อาคารเหล่านี้ เช่น โรงเก็บพัสดุ โรงเหล็ก บ้านพัก คลังพัสดุ โรงช่างไม้ ฯลฯ กิจกรรมต่างๆ เหล่านี้ควรให้เอกชนรับไปดำเนินการแทนได้



14. สถานีจ่ายน้ำ ได้แก่ การสร้างและบำรุงรักษาสถานีจ่ายน้ำ รวมทั้งสิ่งปลูกสร้าง เครื่องอำนวยความสะดวก และอุปกรณ์อื่นจำเป็นต้องติดตั้งเพื่อใช้ ณ สถานีอันเป็นสถานีจ่ายน้ำ เช่น หม้อน้ำ เชื้อนกันน้ำ ทานบ โรงกรองน้ำ ฯลฯ กิจกรรมต่างๆ เหล่านี้ควรให้เอกชนไปดำเนินการแทนได้

15. สถานีเชื้อเพลิง ได้แก่ การสร้างและบำรุงรักษาสถานีเชื้อเพลิงรวมทั้งสิ่งติดตั้งและอุปกรณ์ต่างๆ ซึ่งการรถไฟฯใช้ในการดำเนินงาน เช่น บ่อเก็บน้ำมัน ถังน้ำมัน โรงหรือสถานีเชื้อเพลิง บัมน้ำมัน ฯลฯ กิจกรรมต่างๆเหล่านี้มีผลกระทบต่อความมั่นคงของประเทศ ดังนั้น กิจกรรมส่วนนี้การรถไฟฯควรเป็นผู้ผลิตเอง

16. โรงงานและโรงจักร ได้แก่ การสร้างและบำรุงรักษาอาคารโรงงานและโรงจักร รวมทั้งสิ่งติดตั้งและอุปกรณ์ ซึ่งการรถไฟฯใช้ในการบำรุงรักษาและจัดเตรียมเครื่องบริภัณฑ์ เช่น โรงอัดลม ห้องแล็บ โรงเครื่องกล โรงเหล็ก โรงรถ ฯลฯ ควรให้เอกชนดำเนินการแทนได้

17. การสื่อสาร ได้แก่ การบำรุงรักษาเครื่องโทรเลข โทรศัพท์ วิทยุ เรดาร์ เครื่องสื่อสารติดกับรถ และระบบการสื่อสารอื่นๆ รวมทั้งอุปกรณ์ ณ สถานีส่งและรับ เช่น แบตเตอรี่ หม้อแปลงไฟฟ้า มาตรการไฟฟ้า ฯลฯ ควรให้เอกชนดำเนินการแทนได้

18. สัญญาณและประแจ ได้แก่ การสร้างและบำรุงรักษาสัญญาณและประแจกลซึ่งควบคุมการเคลื่อนไหวของรถจักรและขบวนรถ เพื่อป้องกันการจลาจลที่ถนนข้ามทางรถไฟ ควรให้เอกชนดำเนินการแทนได้

2.2 การบำรุงเครื่องบริภัณฑ์รถไฟ ได้แก่ กิจกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวกับเครื่องบริภัณฑ์รถไฟ เครื่องจักรในโรงงาน เครื่องจักรในโรงกำเนิดกำลัง การบำรุงรักษารถจักรไอน้ำ การบำรุงรักษารถจักรชนิดต่างๆ การบำรุงรักษารถสินค้า การบำรุงรักษารถโดยสาร การบำรุงรักษาเครื่องบริภัณฑ์อุปกรณ์

1. ประเภทของสินค้าหรือบริการ การที่จะพิจารณาว่าการบำรุงเครื่องบริภัณฑ์รถไฟเป็นสินค้าหรือบริการประเภทใดนั้น มีหลักเกณฑ์การพิจารณาได้ 2 ประการด้วยกัน คือ

1.1 ลักษณะการกีดกันในการบริโภค การบำรุงเครื่องบริภัณฑ์รถไฟเป็นสินค้าหรือบริการที่สามารถใช้กลไกราคาหรือกลไกตลาด เป็นเครื่องมือในการกีดกันผู้อื่นที่จะเข้ามาบริโภคสินค้าหรือบริการนั้น หากไม่ยอมจ่ายเงินเพื่อเป็นค่าตอบแทนในการบริการ

1.2 ลักษณะการแข่งขันในการบริโภค การบำรุงเครื่องบริภัณฑ์รถไฟเป็นสินค้าหรือบริการที่มีลักษณะไม่มีการแข่งขันในการบริโภค นั่นคือสินค้าหรือบริการนั้น เมื่อถูกบริโภคหรือถูกใช้โดยคนหนึ่งคนใดแล้วจะไม่เป็นผลทำให้ผู้อื่นไม่ได้ใช้สินค้าหรือบริการนั้น หรือไม่เป็นผลให้บุคคลอื่นได้รับความพอใจจากการบริโภคสินค้านั้นน้อยลง

จากการพิจารณาประเภทสินค้าหรือบริการ พบว่าการบำรุงเครื่องบริภัณฑ์รถไฟเป็นสินค้าหรือบริการที่สามารถกีดกันการบริโภคออกจากกันได้และมีลักษณะไม่มีการแข่งขันในการบริโภค สินค้าหรือบริการชนิดนี้ เรียกว่า Toll goods สินค้าหรือบริการประเภทนี้ไม่ว่าการรถไฟหรือภาคเอกชนสามารถทำหน้าที่ในการผลิตได้เช่นเดียวกัน แต่จะเลือกใครเป็นผู้ผลิตนั้นจะต้องพิจารณาว่าใครสามารถทำได้ดีมากกว่ากัน อย่างไรก็ตามการพิจารณาเพียงแต่เฉพาะคุณสมบัติของสินค้าหรือบริการเพียงอย่างเดียว ไม่สามารถชี้ชัดให้แน่นอนลงไปว่าใครสมควรที่จะเป็นผู้ผลิต ดังนั้นจะต้องอาศัยหลักเกณฑ์การผลิตเป็นตัวเสริมด้วย ได้แก่ ความมีประสิทธิภาพ ความเสมอภาค และการแข่งขัน นอกจากนี้การที่การรถไฟได้ให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมกิจกรรมสนับสนุนกิจกรรมหลักบางส่วนบ้างแล้ว ปรากฏว่าเอกชนดำเนินการมีประสิทธิภาพมากกว่าการรถไฟดำเนินการเอง ตลอดจนประสิทธิผลการทำงานเอกชนสามารถทำได้ดีกว่า ด้วยเหตุผลดังกล่าวการรถไฟควรให้เอกชนเข้ามาร่วมดำเนินการในกิจกรรมการบำรุงเครื่องบริภัณฑ์รถไฟ อื่นๆอีก

รูปแบบที่เหมาะสมของการแปรรูป จะเป็นลักษณะการแปรรูปแบบการจ้างเหมา (Contracting out) เพราะเป็นวิธีการที่การรถไฟทำสัญญาว่าจ้างให้ภาคเอกชนรับเอากิจกรรมไปดำเนินการแทน ภาคเอกชนอาจนำปัจจัยหรือองค์ประกอบในการผลิตเข้ามาร่วมดำเนินการ เช่น นำกำลังคน และเครื่องมือเครื่องใช้มาร่วมดำเนินการก็ได้ ลักษณะสัญญาจะอยู่ในรูปของ Fixed-price contracts เพราะเป็นการทำสัญญาที่ภาคเอกชนตกลงจะให้บริการในระดับปริมาณและคุณภาพระดับหนึ่ง โดยได้รับค่าตอบแทนในการจัดให้บริการจำนวนหนึ่ง ภาคเอกชนต้องรับผิดชอบต้นทุนส่วนเกินที่เกิดขึ้น แต่ถ้าสามารถดำเนินการโดยประหยัดต้นทุนได้ ภาคเอกชนก็จะได้รับผลประโยชน์ สำหรับหลักเกณฑ์การคัดเลือกให้ภาคเอกชนดำเนินการจะคัดเลือกรายที่เสนอต้นทุนต่ำสุด และสามารถดำเนินการตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้

กิจกรรมการบำรุงเครื่องบริภัณฑ์รถไฟ ที่สามารถให้เอกชนเข้ามาดำเนินการได้หรือไม่สามารถเข้ามาดำเนินการได้ แยกออกเป็นกิจกรรมฯ ดังนี้คือ

1. เครื่องจักรในโรงงาน ได้แก่ การบำรุงรักษาเครื่องจักรกลและเครื่องมือต่างๆ ซึ่งอยู่ในโรงงานและโรงรถจักร เช่น เครื่องอัดอากาศ เต้าหลอม เครื่องเจียรระไนและขัดมัน เครื่องกวน เครื่องเป่า ฯลฯ กิจกรรมเหล่านี้เป็นงานที่ทำอยู่ทั้งบนเส้นทางที่หน่วยงาน ณ จุดที่ตั้งซึ่งกระจายอยู่ในท้องที่ แต่ที่ใหญ่ที่สุดก็คือที่ทำอยู่ในโรงงานต่างๆของการรถไฟฯ การวัดผลงานของกิจกรรมเหล่านี้เป็นสิ่งที่ทำได้ กรณีนี้ในต่างประเทศได้ให้ภาคเอกชนดำเนินการแทน โดยการแยกโรงงานออกทำเป็นบริษัทเอกชน ไม่ขึ้นกับการรถไฟฯแต่อยู่ในเครือของการรถไฟฯ ดังนั้นกิจกรรมนี้ควรให้เอกชนเข้ามาดำเนินการแทนได้

2. เครื่องจักรในโรงกำเนิดกำลัง ได้แก่ การบำรุงรักษาเครื่องจักรและเครื่องกลอื่นๆ ในโรงกำเนิดกำลังและในสถานีย่อย ซึ่งมีไว้เพื่อผลิตและการแปรรูปกำลังงานไปใช้ในการเดินขบวนและในรถพ่วง หรือเพื่อผลิตกำลังความร้อนและแสงสว่างสำหรับสถานี โรงงาน และเพื่อธุรกิจทั่วไป เครื่องจักรในโรงกำเนิดกำลัง เช่น เครื่องกำเนิดไฟฟ้า เครื่องเพิ่มกำลัง เครื่องตัดวงจร เครื่องวัดความดันไฟฟ้า เครื่องเปลี่ยนกระแสไฟ เครื่องกลไกและเครื่องมือต่าง ฯลฯ กิจกรรมเหล่านี้เป็นกิจกรรมที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงของประเทศ ดังนั้นกิจกรรมเหล่านี้ควรให้การรถไฟฯเป็นผู้ผลิตเอง

3. การบำรุงรักษารถจักรไอน้ำ ได้แก่ การบำรุงรักษารถจักรไอน้ำและรถลำเลียงซึ่งใช้ในการขนส่ง การบำรุงรักษาส่วนประกอบต่างๆของรถจักร เช่น เครื่องติดตั้งห้ามล้อ เครื่องล้อยอด เครื่องมือและท่อไอน้ำให้ความร้อน เครื่องให้อาณัติสัญญาณรถไฟ ฯลฯ กิจกรรมเหล่านี้มีลักษณะแตกต่างกับกิจกรรมอื่นๆ เพราะต้องใช้ผู้ชำนาญเฉพาะซึ่งมีประสบการณ์และความรู้ในเรื่องล้อเลื่อนนั้นเป็นอย่างดี หากให้เอกชนนำไปดำเนินการแทนเกรงว่าจะเกิดข้อบกพร่อง เกิดการชำรุด และก่อให้เกิดผลเสียในภายหลัง ดังนั้นกิจกรรมนี้ควรให้การรถไฟฯเป็นผู้ผลิตเอง

4. การบำรุงรักษารถจักรชนิดต่างๆ ได้แก่ การบำรุงรักษารถจักรที่ใช้ในงานด้านการขนส่ง(อันไม่ใช่รถจักรไอน้ำ) รวมทั้งอุปกรณ์ต่างๆ กิจกรรมเหล่านี้ต้องใช้ผู้ชำนาญเฉพาะ ซึ่งมีประสบการณ์และความรู้ในเรื่องล้อเลื่อนนั้นเป็นอย่างดี เช่นเดียวกัน หากให้เอกชนดำเนินการเกรงว่าจะเกิดข้อบกพร่อง เกิดการชำรุดและก่อให้เกิดผลเสียในภายหลัง นอกจากนี้การลงทุนของเอกชนอาจไม่คุ้มค่าที่จะลงทุนจัดหาเครื่องมือพิเศษเพื่อใช้ในการบำรุงรักษาล้อเลื่อนรถไฟ โดยเฉพาะในขณะที่ปริมาณงานซึ่งจะรับไปดำเนินการไม่แน่นอน ดังนั้นกิจกรรมนี้ควรให้การรถไฟฯเป็นผู้ผลิตเอง

5. การสร้างและบำรุงรักษารถสินค้า ได้แก่ การสร้างและบำรุงรักษารถบรรทุกและส่วนประกอบต่างๆ ที่ติดอยู่กับรถบรรทุกที่ใช้ในงานด้านการขนส่ง รวมทั้งอุปกรณ์ เครื่องประดับ เครื่องติดตั้งอันจำเป็นต้องมีไว้เพื่อใช้งาน รถบรรทุกต่างๆ เช่น รถบรรทุกหิน รถบรรทุกปูน รถบรรทุกท่อนไม้ รถบรรทุกน้ำมัน รถบรรทุกแรม รถเข้างรถข้างโรง รถบรรทุกพืชผล รถบรรทุกสัตว์ ฯลฯ กิจกรรมเหล่านี้เป็นงานที่สามารถวัดผลงานได้ง่ายกว่างานลักษณะอื่น เพราะผลงานออกมาเป็นตัวเป็นตนเป็นจำนวนคันรถ ดังนั้นกิจกรรมนี้ควรให้เอกชนเข้ามาดำเนินการแทนได้

6. การสร้างและบำรุงรักษารถโดยสาร ได้แก่ การสร้างและบำรุงรักษารถโดยสารและส่วนประกอบต่างๆรวมทั้งอุปกรณ์ เครื่องติดตั้งอันจำเป็นต้องมีไว้เพื่อใช้งาน รถโดยสารต่างๆ เช่น รถนั่ง รถนอน รถรวม ฯลฯ กิจกรรมเหล่านี้เป็นงานที่สามารถวัดผลงานได้ง่ายกว่างานลักษณะอื่นเช่นเดียวกัน เพราะผลงานออกมาเป็นตัวเป็นตน เป็นจำนวนคันรถ ดังนั้นกิจกรรมนี้ควรให้เอกชนเข้ามาดำเนินการแทนได้

7. การบำรุงรักษาเครื่องบริภัณฑ์อุปกรณ์ ได้แก่ การบำรุงรักษาเครื่องบริภัณฑ์อุปกรณ์ที่ใช้บนทางรถไฟ เช่น เครื่องห้ามล้อลม เครื่องให้แสงสว่าง เครื่องจักรบนขบวนรถ เครื่องยนต์บนรถ เครื่องให้อาณัติสัญญาณขบวนรถ ฯลฯ กิจกรรมเหล่านี้ภาคเอกชนสามารถดำเนินการแทนได้เช่นเดียวกัน เพราะว่าเป็นงานที่ไม่ต้องใช้ความรู้ความชำนาญพิเศษมากนัก