

บทที่ 4

ผลการศึกษาการแปรรูปกิจกรรมหลัก

บทนี้จะเป็นการกล่าวถึงกิจกรรมต่างๆ ที่การรถไฟแปรรูปแล้ว โดยพิจารณาว่ากิจกรรมที่แปรรูปแล้วนั้นเป็นสินค้าหรือบริการประเภทอะไร การแปรรูปเป็นไปในรูปแบบใด และการรถไฟมีแนวการพิจารณาอย่างไรที่ได้จัดการแปรรูปกิจกรรมนั้น ตลอดจนผลการดำเนินงานทั้งก่อนและหลังการแปรรูปเป็นอย่างไรบ้าง ผลที่ได้สอดคล้องกับทฤษฎีหรือไม่ ทั้งนี้จะจำกัดขอบเขตการศึกษาถึงกิจกรรมต่างๆ ได้แก่ รถดีเซลรางพิเศษ รถไฟนำเที่ยว โรงแรมรถไฟ ซึ่งจะกล่าวถึงรายละเอียดของแต่ละกิจกรรมดังต่อไปนี้

1. รถดีเซลรางพิเศษ

1.1 ประเภทของสินค้าหรือบริการ การที่จะพิจารณาว่ารถดีเซลรางพิเศษเป็นสินค้าหรือบริการประเภทอะไรนั้น มีหลักเกณฑ์พิจารณาได้ 2 ประการด้วยกัน คือ

1.1.1 ลักษณะการกีดกันในการบริโภค รถดีเซลรางพิเศษเป็นสินค้าหรือบริการที่สามารถใช้กลไกราคาหรือกลไกตลาดเป็นเครื่องมือในการกีดกันผู้อื่นที่จะเข้ามาใช้บริการนั้นได้ หากเขาไม่ยอมปฏิบัติตามข้อกำหนด นั่นคือถ้าไม่ยอมจ่ายเงินเป็นการแลกเปลี่ยนค่าบริการ อย่างเช่น ผู้ที่ซื้อตั๋วเท่านั้นจึงจะมีสิทธิได้ใช้บริการในเที่ยวที่กำหนดไว้ ส่วนผู้ที่ไม่ซื้อตั๋วก็ไม่มีสิทธิได้ใช้บริการ

1.1.2 ลักษณะการแข่งขันในการบริโภค รถดีเซลรางพิเศษเป็นสินค้าหรือบริการที่มีลักษณะไม่มีการแข่งขันในการบริโภค นั่นคือสินค้าหรือบริการเมื่อถูกบริโภคหรือใช้โดยคนหนึ่งคนใดแล้วจะไม่ใช่ผลทำให้ผู้อื่นไม่ได้ใช้สินค้าหรือบริการนั้น หรือไม่ใช่ผลให้บุคคลอื่นได้รับความพอใจจากการบริโภคสินค้านั้นน้อยลง อย่างเช่น ผู้ที่ซื้อตั๋วทุกคนจะได้รับการบริการเท่ากันหมด การได้รับบริการของคนหนึ่งคนใดจะไม่ทำให้ผู้อื่นได้รับบริการน้อยลง

จากการพิจารณาประเภทของสินค้าหรือบริการดังกล่าวข้างต้น จะพบว่ารถดีเซลรางพิเศษ เป็นสินค้าหรือบริการที่สามารถกีดกันการบริโภคออกจากกันได้และมีลักษณะไม่มีการแข่งขันในการบริโภค สินค้าหรือบริการชนิดนี้เป็นสินค้าที่เรียกว่า Toll goods อย่างไรก็ตามสินค้าหรือบริการประเภทนี้แม้ว่าจะกีดกันได้ แต่การกีดกันมักไม่ทำกัน เพราะว่าเมื่อผู้บริโภคมีโอกาสใช้บริการสินค้านั้นเพิ่มขึ้นอีกคนหนึ่ง ก็ไม่ทำให้สินค้าดังกล่าวหมดไป หรือทำให้อรรถประโยชน์ของผู้บริโภคคนก่อนเสียไป สินค้าหรือบริการเช่นนี้ไม่ว่าภาครัฐหรือภาคเอกชนสามารถทำหน้าที่ในการจัดหาได้ ซึ่งการจะให้ใครเป็นผู้จัดหาที่ต้องพิจารณาว่าใครทำได้ดีมากกว่ากัน ถ้าการรถไฟทำได้ดีกว่าภาคเอกชนก็สมควรให้การรถไฟทำ แต่ถ้าหากว่าภาคเอกชนทำได้ดีกว่าการรถไฟก็สมควรให้ภาคเอกชนทำ

1.2 แนวทางการพิจารณาการแปรรูปของการรถไฟ

ความคิดริเริ่มในการดำเนินการแปรรูป การจัดการดีเซลรางในโครงการปี 2525-2529 มีจำนวนทั้งสิ้น 38 ชุด เพื่อให้สามารถรับปริมาณการขนส่งผู้โดยสารตามเมืองที่เพิ่มขึ้น แต่ในเวลาต่อมาการรถไฟ ต้องประสบปัญหาการขาดทุนของการขนส่งตามเมืองและเงินอุดหนุนจากภาครัฐบาล ทำให้การรถไฟ จำเป็นต้องลดการเพิ่มบริการของการขนส่งในส่วนนี้ลง ขณะเดียวกัน นายมนัส คอวนิช คณะกรรมการการรถไฟ ในฐานะประธานกรรมการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานของการรถไฟ ได้มีหนังสือถึงประธานกรรมการรถไฟ เสนอแนะให้พิจารณาจัดระเบียบรถดีเซลรางปรับอากาศจำนวนหนึ่งเพื่อนำไปใช้ในเส้นทางที่มีผู้ใช้บริการหนาแน่น เช่น สายกรุงเทพฯ-พิษณุโลก กรุงเทพฯ-ขอนแก่น และกรุงเทพฯ-สุรินทร์ โดยกำหนดค่าโดยสารในอัตราพิเศษ ทั้งนี้เพื่อเป็นการปรับปรุงด้านการบริการ และเพิ่มพูนรายได้ไปพร้อมกันด้วย และมีมติที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟ รับทราบตามที่เสนอการรถไฟ จึงให้ฝ่ายที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการและตกลงจัดการดีเซลรางปรับอากาศจำนวน 6 ชุด (12 คัน) และรถดีเซลรางธรรมดาจำนวน 32 ชุด (64 คัน)

ฝ่ายการพาณิชย์ได้วางแผนการใช้รถดีเซลรางปรับอากาศ เพื่อให้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบัน จัดเดินเป็นขบวนรถพิเศษโดยสารเดินระหว่าง กรุงเทพฯ-ขอนแก่น และกรุงเทพฯ-สุรินทร์ ซึ่งเป็นตลาดการโดยสารของการขนส่งทางถนน และกรุงเทพฯ-พิษณุโลก ซึ่งเป็นตลาดการโดยสารของการรถไฟ แต่กำลังถูกแข่งขันอย่างหนักและรุนแรงยิ่งขึ้น หากการรถไฟไม่ปรับปรุงคุณภาพของการบริการเพื่อรักษาตลาดส่วนนี้ไว้ ในระหว่างการพิจารณารายละเอียดนี้ปรากฏว่ามีเอกชน 2 รายที่ให้ความสนใจ

และมาหารือกับฝ่ายพาณิชย์ เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในการดำเนินงาน โดยมีความประสงค์ที่จะขอเช่าเหมาขบวนไปดำเนินการ คือ ห้างหุ้นส่วนจำกัด ขอนแก่นแสงดารา และบริษัท ขอนแก่นสหมิตรโอเทิล จำกัด (ภายหลังได้จดทะเบียนตั้งบริษัท แก่นอินทร์การท่องเที่ยว จำกัด เพื่อดำเนินกิจการนี้โดยเฉพาะ) ท้ายสุดเหลือเพียงบริษัท ขอนแก่นสหมิตรโอเทิล จำกัด เพียงบริษัทเดียวที่ตกลงใจจะขอเช่าเหมาขบวน เดินระหว่างกรุงเทพฯ-ขอนแก่น การรถไฟฯ จึงได้เสนอคณะกรรมการรถไฟฯ เพื่อขออนุมัติ โดยมีค่าเช่าเหมาขบวนดังนี้

ค่าเช่า 2 ปีแรก	เที่ยวละ	25,000 บาท
ค่าเช่าปีที่ 3 และ 4	เที่ยวละ	27,000 บาท
ค่าเช่าปีที่ 5 และ 6	เที่ยวละ	29,000 บาท
(ต้นทุนทำการในปีแรก		เที่ยวละ 24,750 บาท)

ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ให้ความเห็นชอบในหลักการ ในการให้เอกชนเช่าขบวนรถพิเศษดีเซลรางปรับอากาศกรุงเทพฯ-ขอนแก่น และเพื่อป้องกันข้อครหาต่างๆ เห็นควรให้การรถไฟฯ ออกประกาศเชิญชวนให้ผู้สนใจเสนอโครงการตามเงื่อนไขที่กำหนด และให้รวมโครงการขบวนรถพิเศษดีเซลรางปรับอากาศ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก และกรุงเทพฯ-สุรินทร์ พร้อมกันไปด้วย

เหตุผลที่การรถไฟฯ ไม่เป็นผู้จัดหาเองก็เพราะว่าเมื่อพิจารณาการประมาณรายได้เปรียบเทียบกับต้นทุนทำการของแต่ละขบวนแล้ว ปรากฏว่าถ้าหากดำเนินการเองจะมีผลการดำเนินงานขาดทุนทุกขบวน ดังที่จะกล่าวถึงรายละเอียดแต่ละขบวนได้ดังนี้

1. สายกรุงเทพฯ-พิษณุโลก

ปริมาณผู้โดยสารที่เหมาะสมเฉลี่ยต่อเที่ยวของรถดีเซลรางพิเศษสายนี้ประมาณร้อยละ 65 ของระวางที่นั่ง โดยเฉลี่ยรถดีเซลรางพิเศษจะมีระวางที่นั่งรถธรรมดาเท่ากับ 74 ที่นั่งและที่นั่งรถปรับอากาศเท่ากับ 62 ที่นั่ง สำหรับอัตราค่าโดยสารรถธรรมดาเท่ากับ 69 บาทต่อคนและรถปรับอากาศเท่ากับ 143 บาทต่อคน



ดังนั้น รายได้แต่ละเที่ยว = จำนวนที่นั่ง x จำนวนรถ x ราคา x อัตราความหนาแน่น

$$\text{รถธรรมดา} = 74 \times 2 \times 69 \times .65 = 6,638 \text{ บาท}$$

$$\text{รถปรับอากาศ} = 62 \times 2 \times 143 \times .65 = 11,526 \text{ บาท}$$

$$\text{รายได้รวม} = 18,164 \text{ บาท}$$

การดำเนินการเดินรถในสายนี้มีต้นทุนทำการ 20,850 บาท (ต้นทุนทำการประกอบด้วย ค่าแรง ค่าของ(วัสดุ) ค่าเชื้อเพลิง ค่าเสื่อมราคา และค่าดอกเบี้ยเงินลงทุน) เมื่อเปรียบเทียบรายได้กับต้นทุนแล้ว ปรากฏขาดทุนเท่ากับ $20,850 - 18,164 = 2,686$ บาทต่อเที่ยว

2. สายกรุงเทพฯ-ขอนแก่น

ปริมาณผู้โดยสารที่เหมาะสมเฉลี่ยต่อเที่ยวของรถดีเซลรางพิเศษสายนี้ ประมาณร้อยละ 65 ของระวางที่นั่ง โดยเฉลี่ยรถดีเซลรางพิเศษจะมีที่นั่งรถธรรมดาเท่ากับ 74 ที่นั่งและที่นั่งรถปรับอากาศเท่ากับ 62 ที่นั่ง สำหรับอัตราค่าโดยสารรถธรรมดาเท่ากับ 77 บาทต่อคน และรถปรับอากาศเท่ากับ 162 บาทต่อคน

ดังนั้นรายได้แต่ละเที่ยว = จำนวนที่นั่ง x จำนวนรถ x ราคา x อัตราความหนาแน่น

$$\text{รถธรรมดา} = 74 \times 2 \times 77 \times .65 = 7,407 \text{ บาท}$$

$$\text{รถปรับอากาศ} = 62 \times 2 \times 162 \times .65 = 13,057 \text{ บาท}$$

$$\text{รายได้รวม} = 20,464 \text{ บาท}$$

การดำเนินการเดินรถในสายนี้มีต้นทุนทำการ 24,750 บาทเมื่อเปรียบเทียบรายได้กับต้นทุนทำการแล้ว ปรากฏว่าขาดทุนเท่ากับ $24,750 - 20,464 = 4,286$ บาทต่อเที่ยว

3. สายกรุงเทพฯ-สุรินทร์

ปริมาณผู้โดยสารที่เหมาะสมเฉลี่ยต่อเที่ยวของรถดีเซลรางพิเศษสายนี้ ประมาณร้อยละ 65 ของระวางที่นั่ง โดยเฉลี่ยรถดีเซลรางพิเศษจะมีที่นั่งรถธรรมดาเท่ากับ 74 ที่นั่ง และที่นั่งรถปรับอากาศเท่ากับ 62 ที่นั่ง สำหรับอัตราค่าโดยสารรถธรรมดาเท่ากับ 73 บาทต่อคน และรถปรับอากาศเท่ากับ 153 บาทต่อคน

ดังนั้นรายได้แต่ละเที่ยว = จำนวนที่นั่ง x จำนวนรถ x ราคา x อัตราความหนาแน่น

$$\text{รถธรรมดา} = 74 \times 2 \times 73 \times .65 = 7,023 \text{ บาท}$$

$$\text{รถปรับอากาศ} = 62 \times 1 \times 153 \times .65 = 6,166 \text{ บาท}$$

$$\text{รายได้รวม} = 13,189 \text{ บาท}$$

การดำเนินงานการเดินทางในสายนี้มีต้นทุนทำการ 16,500 บาท เมื่อเปรียบเทียบรายได้กับต้นทุนทำการแล้ว ปรากฏว่าขาดทุนเท่ากับ $16,500 - 13,189 = 3,311$ บาทต่อเที่ยว

จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้น การรถไฟฯจึงได้ทำการประกาศเชิญชวนให้ผู้สนใจเสนอโครงการและราคาค่าเช่าเหมาขบวนรถดีเซลราง และทำการคัดเลือกผู้เช่าเหมารายที่เสนอผลตอบแทนดีที่สุด (รายละเอียดการคัดเลือกผู้เช่าเหมาดูจากภาคผนวก) บริษัทที่ได้รับการพิจารณาการคัดเลือกให้เข้าร่วมดำเนินการ มีดังนี้

สายเหนือ ได้แก่ บริษัท แก่นอินน์การท่องเที่ยว จำกัด เป็นผู้รับดำเนินการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ-พิษณุโลก ไปและกลับวันละ 6 ขบวน

สายตะวันออกเฉียงเหนือ ได้แก่

- บริษัท เชิดชัยดีเซลราง จำกัด เป็นผู้รับดำเนินการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ-สุรินทร์ ไปและกลับวันละ 4 ขบวน

- บริษัท อาณาจักรโอเทิล จำกัด เป็นผู้รับดำเนินการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ-ขอนแก่น ไปและกลับวันละ 4 ขบวน

1.3 ลักษณะของรูปแบบการแปรรูป เป็นลักษณะการแปรรูปแบบการให้เช่า (Leasing) เพราะเป็นวิธีการที่การรถไฟฯ ให้เช่าทรัพย์สินแก่ผู้ประกอบการเอกชนในการผลิตสินค้าหรือบริการแทนการรถไฟฯ และนำไปเสนอขายแก่ผู้บริโภค การให้เช่านี้การรถไฟฯ จะได้ค่าเช่าเป็นผลตอบแทน และประโยชน์ที่การรถไฟฯ ได้รับนั้นจะสูงสุดก็ต่อเมื่อมีการแข่งขันในหมู่ผู้ประกอบการเอกชนที่เสนอให้ประโยชน์แก่การรถไฟฯ สูงสุดและสามารถดำเนินการได้ตามเงื่อนไขที่การรถไฟฯ กำหนดไว้ ตามปกติการรถไฟฯ ให้บริการเดินรถในเส้นทางเหล่านี้ทั้งขบวนรถด่วนและรถเร็วอยู่แล้ว แต่การที่ให้เอกชนเข้ามาร่วมในเส้นทางดังกล่าวก็เพื่อให้ช่วยส่งเสริม (Promote) ธุรกิจด้วยการดึงดูดคนมาใช้บริการการรถไฟฯ มากขึ้น และทำให้รถไฟมีรายได้ที่แน่นอนตลอดไปโดยไม่ต้องกลัวว่าจะขาดทุน อย่างไรก็ตามการให้เอกชนเข้ามาร่วมดำเนินการก็อาจจะมีปัญหาเกิดขึ้นได้ นั่นคือขบวนรถพิเศษรางพิเศษนี้ได้กลายเป็นคู่แข่งของบริษัทรถทัวร์และการรถไฟฯ ด้วย

1.4 การเปรียบเทียบผลการดำเนินงานระหว่างการรถไฟฯ กับเอกชน *

1.4.1 ประสิทธิภาพ

กรณีการรถไฟฯ ดำเนินการเอง ผลการดำเนินงานของการรถไฟฯ สายธนบุรี-หลังสวน ปี 2530 มีต้นทุนดำเนินการดังนี้ คือ ¹

* การเปรียบเทียบผลการดำเนินงานระหว่างการรถไฟฯ กับเอกชน จะเป็นการเปรียบเทียบขบวนรถระหว่างสายธนบุรี-หลังสวน (การรถไฟฯ ดำเนินการ) กับกรุงเทพฯ-ขอนแก่น (เอกชนดำเนินการ) ทั้งนี้เพราะว่าขบวนรถทั้งสองมีสภาพลักษณะใกล้เคียงกัน นั่นคือประกอบด้วยรถดีเซลรางปรับอากาศ 2 คัน และรถธรรมดา 2 คัน เดินไปและกลับวันละ 4 ขบวน นอกจากนี้ระยะทางเมื่อเปรียบเทียบกับขบวนรถสายอื่น ๆ แล้วใกล้เคียงกันมากที่สุด สำหรับขบวนรถอีกสองขบวนที่ภาคเอกชนดำเนินการคือสายกรุงเทพฯ-สุรินทร์ และกรุงเทพฯ-พิษณุโลก ไม่สามารถนำมาเปรียบเทียบกับขบวนรถที่การรถไฟฯ ดำเนินการได้เนื่องจากการรถไฟฯ ไม่มีขบวนรถที่มีสภาพลักษณะเหมือนกันกับภาคเอกชนทำ

¹ หนังสือเลขที่ ล.370/2 ลงวันที่ 26 มกราคม 2530 เรื่องต้นทุนทำการขบวนรถโดยสาร ต้นทุนต่อหน่วยปี 2526 ปรับระดับราคาและปริมาณการขนส่งเป็นปี 2530 ฝ่ายการเงินและการบัญชี

ค่าแรง	23,440	บาท
ค่าของ(วัสดุ)	13,550	บาท
ค่าเชื้อเพลิง	8,510	บาท
ค่าเสื่อมราคา	11,850	บาท
ดอกเบี้ยเงินลงทุน	11,510	บาท
รวม	68,860	บาท

ระยะทางจากธนบุรีถึงหลังสวนเท่ากับ 549 กิโลเมตร ดังนั้นต้นทุน
ทำการต่อกิโลเมตรเท่ากับ $68,860/549 = 125.43$ บาทต่อกิโลเมตร

กรณีบริษัท อาณาจักรโอทีล จำกัด ดำเนินการ ผลการดำเนินงาน
กิจการรถดีเซลรางพิเศษ ในปี 2530 มีต้นทุนดำเนินการดังนี้ คือ

ค่าเช่า	31,829	บาท
ค่าแรง 5 คน (เฉลี่ยคนละ 100 บาท)	500	บาท
ค่าบริการ	4,283	บาท
ค่าดอกเบี้ย 15%	4,774	บาท
รวม	41,386	บาท

ระยะทางจากกรุงเทพฯ ถึงขอนแก่น เท่ากับ 450 กิโลเมตร
ดังนั้นต้นทุนทำการต่อกิโลเมตร เท่ากับ $41,386/450 = 91.97$ บาทต่อกิโลเมตร

เปรียบเทียบระหว่างการรถไฟฯกับบริษัท อาณาจักรโอทีล จำกัด
ดำเนินการปรากฏว่า การรถไฟฯดำเนินการเสียต้นทุนเท่ากับ 125.43 บาทต่อกิโลเมตร
ขณะที่บริษัท อาณาจักรโอทีล จำกัด ดำเนินการเสียต้นทุนเท่ากับ 91.97 บาทต่อกิโลเมตร
เอกชนดำเนินการประหยัดต้นทุนได้เท่ากับ 33.46 บาทต่อกิโลเมตร

1.4.2 ประสิทธิภาพ

ประสิทธิภาพของกิจการรถดีเซลรางปรับอากาศ ซึ่งการรถไฟฯ
ดำเนินการเองปรากฏว่า ส่วนมากวิ่งไม่ค่อยตรงเวลา ล่าช้า สภาพรถมีความสกปรก
และการบริการด้านอื่น ๆ ไม่มี ขณะที่การบริการของเอกชนมีประสิทธิภาพและบริการที่ดี

ถึงแม้ว่าอัตราค่าบริการของการรถไฟฯ เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับอัตราค่าบริการของเอกชนแล้ว ราคาของการรถไฟฯจะมีราคาถูกกว่าเล็กน้อย แต่เมื่อนำมาเปรียบเทียบกันในด้านความสะดวก รวดเร็วและการบริการแล้วจะไม่แพงเลย นอกจากนี้ในรถไฟของเอกชนนั้นจะมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ซึ่งการรถไฟฯเองยังไม่มี รถไฟที่เอกชนได้เข้ามาดำเนินการจากการรถไฟฯนั้น ทางบริษัทเอกชนต้องนำมาปรับปรุงและเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น มีการติดตั้งระบบวิดีโอ วิทยุต่างๆ เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกที่ทำให้ลูกค้าได้รับความเพลิดเพลินในการเดินทาง ซึ่งการรถไฟฯก็ยังไม่มีส่วนเหล่านี้ นอกจากนี้ในรถไฟของเอกชนยังมีสตรีสาวสวยไว้คอยบริการในด้านอาหารและเครื่องดื่ม ซึ่งเป็นบริการที่ให้ฟรีกับผู้โดยสารในขบวนนั้น ๆ สิ่งสำคัญอีกอย่างหนึ่งของรถไฟเอกชนก็คือ ความรวดเร็วในการเดินทาง เพราะทำให้สามารถประหยัดเวลาได้ประมาณ 1 ถึง 2 ชั่วโมง ในการถึงจุดหมายปลายทาง เนื่องจากรถไฟของเอกชนเหล่านี้จะจอดตามสถานีที่สำคัญ เท่านั้น ไม่เหมือนกับของการรถไฟฯที่จะต้องจอดตามสถานีทุก ๆ สถานี ทำให้ต้องเสียเวลาในการเดินทางเป็นอย่างมาก

1.5 ผลการดำเนินงานของภาคเอกชนแต่ละราย

บริษัทต่างๆ ที่ได้รับการคัดเลือกให้เป็นผู้เช่าเหมาขบวนรถไฟได้เปิดดำเนินการตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2528 เป็นต้นมา ปรากฏผลการดำเนินงานดังนี้

1.5.1 สายกรุงเทพฯ-พิษณุโลก ดำเนินการโดยบริษัท แก่นอินทร์การท่องเที่ยว จำกัด รถพ่วงแต่ละขบวนประกอบด้วยรถดีเซลรางปรับอากาศ 2 คันและรถธรรมดา 2 คัน เดินไปและกลับวันละ 6 เที่ยว หยุดรับส่งผู้โดยสารที่กรุงเทพฯ สามเสน ดอนเมือง นครสวรรค์ ชุมแสง บางมูลนาก ตะพานหิน พิษณุโลก พนักงานบนขบวนรถไฟในส่วนของ การรถไฟฯ มี พชร.1 นาย พรร. 1 นาย และช่างเครื่อง 1 นาย 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
 - 1.1 รถปรับอากาศ อาหารหนักจัดให้เป็นงาน อาหารว่างเป็นกาแฟและของว่าง เครื่องดื่มมีน้ำอัดลมและน้ำเปล่า แจกตามความต้องการของผู้โดยสาร

1.2 รถธรรมดา อาหารหนักจัดให้เป็นกล่องหรือห่อ
เครื่องดื่มมีน้ำอัดลมและน้ำเปล่า

2. บริการฟรีอื่น ๆ

2.1 รถปรับอากาศ มีผ้าห่ม ผ้าเย็น และวิดีโอเทป

2.2 รถธรรมดา มีผ้าเย็น

3. เครื่องดื่มและอาหารที่ขาย มีเบียร์ และอาหารว่าง
เบ็ดเตล็ด

จากบริการดังกล่าวทำให้บริษัท มีรายจ่ายอื่น ๆ นอกเหนือจากค่า
เช่าเหมาขบวนรถผันแปรตามจำนวนผู้โดยสารประมาณ 15 บาทต่อผู้โดยสาร 1 คน จาก
การดำเนินงานที่แล้วมาปรากฏผลดังนี้

ปี 2528 (3 เดือน)	รายได้ = 13,814,600 บาท
	รายจ่าย = 14,475,600 บาท
	ขาดทุน = 661,000 บาท
ปี 2529	รายได้ = 58,005,983 บาท
	รายจ่าย = 58,031,246 บาท
	ขาดทุน = 25,263 บาท
ปี 2530 (9 เดือน)	รายได้ = 49,362,235 บาท
	รายจ่าย = 44,334,294 บาท
	กำไร = 5,027,941 บาท

ปัญหาและอุปสรรค

ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา ประสบภาวะการขาดทุนในช่วงแรก และมีกำไร
ในปีต่อมา เนื่องจาก

1. ไม่สามารถดึงดูดผู้โดยสารจากการขนส่งทางถนนได้มากเท่าที่ควรที่
คาดหวังไว้ โดยเฉพาะระยะเริ่มแรก ทำให้บริษัทตัดสินใจเปลี่ยนเวลาของขบวนรถที่ 902
พิษณุโลก-กรุงเทพฯ ถึง 2 ครั้ง คือครั้งแรกเปลี่ยนจากเวลา 8.45 น. เป็น 6.55 น. เมื่อ
วันที่ 25 พฤศจิกายน 2528 และครั้งที่สองเปลี่ยนมาใช้เวลาเดิมเมื่อ วันที่ 25 มกราคม
2529 ทำให้ผู้โดยสารสับสนมาก

2. การแข่งขัน คู่แข่งขันคือรถทัวร์ปรับอากาศได้ตื่นตัวและปรับปรุงคุณภาพของบริการให้ดียิ่งขึ้น เช่นดูแลผู้โดยสารดียิ่งขึ้น อาหารและเครื่องดื่มมีคุณภาพมากยิ่งขึ้นโดยเฉพาะ บริษัท พิชญ์โลกยานยนต์ จำกัด ผู้ดำเนินการรถทัวร์ปรับอากาศระหว่างกรุงเทพฯ - พิษณุโลก และเป็นผู้เสนอโครงการเช่าเหมาขบวนรถดีเซลรางพิเศษนี้ด้วย แต่ไม่ได้รับเลือกให้ดำเนินการเนื่องจากเสนอราคาเช่าต่ำกว่ารายอื่น ได้จัดหารถทัวร์รุ่นใหม่มาดำเนินการ ปัจจุบันมีอยู่ 2 คัน วิ่งรับส่งผู้โดยสารระหว่างกรุงเทพฯ-พิษณุโลก วันละ 4 เที่ยว (ไป 2 เที่ยว กลับ 2 เที่ยว) ซึ่งรถรุ่นใหม่นี้ได้ออกแบบมาอย่างสมบูรณ์ดีพอสมควร เช่น ที่นั่งมีเพียง 27 ที่นั่ง ที่นั่งจึงกว้างและปรับเอนเฉพาะตัวได้มากกว่ารถทัวร์ทั่วไป ช่องทางเดินกว้าง ปูพรม การติดตั้งเครื่องเสียง วิทยุ และเครื่องรับโทรทัศน์ จัดได้สวยและพอเหมาะสมกับสายตา ลำโพงติดตั้งทั้งหมด 10 จุด กระจายอยู่ตลอดคันรถ ผู้โดยสารสามารถฟังเพลงได้อย่างชัดเจนโดยไม่จำเป็นต้องเปิดเสียงดังมากนัก มีเคาน์เตอร์จัดอาหารของสตรีสาวสวยไว้คอยบริการ เป็นต้น

3. ปัญหาทางด้านบริหาร เนื่องจาก บริษัทแก่นอินน์การท่องเที่ยว จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทในเครือบริษัท โรงแรมแก่นอินน์ จำกัด ผู้ดำเนินธุรกิจโรงแรมขึ้นหนึ่งที่จังหวัดขอนแก่น มีความชำนาญในธุรกิจโรงแรมมากกว่าการขนส่ง ประกอบกับในระยะแรกๆ คณะผู้บริหารและผู้ดำเนินการส่วนใหญ่เป็นชาวขอนแก่น ซึ่งอาจไม่ชำนาญสภาพธุรกิจและทางสังคมของภาคเหนือสักซึ่งเพียงพอ จึงเจาะตลาดการขนส่งได้ไม่มากนัก ในช่วงแรกจึงประสบการขาดทุนพอสมควร แต่ภายหลังบริษัทได้ปรับปรุงคณะผู้ดำเนินการใหม่ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นชาวพิษณุโลกโดยตรง ก็ปรากฏว่าเริ่มได้กำไร ซึ่งอาจเป็นผลงานของคณะผู้ดำเนินงานชุดใหม่และเป็นช่วงเข้าฤดูกาลโดยสารตามปกติของแต่ละปีด้วย

4. ปัญหาทางสภาพเศรษฐกิจโดยทั่วไปของประเทศ สภาพทางเศรษฐกิจโดยทั่วไปได้ซบเซาลงอย่างมาก ปริมาณการโดยสารโดยทั่วไปตกต่ำลงอย่างเห็นได้ชัด

1.5.2 สายกรุงเทพฯ-ขอนแก่น ดำเนินการโดยบริษัท อาณาจักรโอเต็ล จำกัด รถพ่วงแต่ละขบวนประกอบด้วยรถดีเซลรางปรับอากาศ 2 คัน รถธรรมดา 2 คัน เดินไปและกลับวันละ 4 ขบวน ปัจจุบันได้ขยายปลายทางไปถึงสถานีอุดรธานี หยุดรับส่งผู้โดยสารที่สถานีกรุงเทพฯ สามเสน ดอนเมือง สระบุรี นครราชสีมา เมืองคง บัวใหญ่ หนองบัวลาย เมืองพล บ้านไผ่ ขอนแก่น น้ำพอง กุมภวาปี และอุดรธานี พนักงานบนขบวนรถในส่วนของการรถไฟฯ มี พรร. 1 นาย พชร.1 นาย และช่างเครื่อง 1

นาย บณชวณรตมีพนักงานของบริษัทประจำอยู่ทั้งหมด 5 คน เป็นพนักงานหญิง 2 คน พนักงานชาย 2 คน และหัวหน้าชาย 1 คน มีบริการต่าง ๆ บณชวณรดดังนี้

1. บริการอาหารและเครื่องดื่มฟรี สำหรับผู้โดยสารรถปรับอากาศ เท่านั้น รถธรรมดาไม่มีบริการ อาหารจัดเป็นกล่อง อาหารว่างเป็นกาแฟและของว่าง เครื่องดื่มมีน้ำอัดลมและน้ำเปล่า

2. บริการฟรีอื่นๆ สำหรับผู้โดยสารรถปรับอากาศมีผ้าห่ม ผ้าเย็น และวิดีโอ

จากการบริการดังกล่าวบริษัทมีรายจ่ายอื่นๆ นอกเหนือจากค่าเช่าเหมา ขบวนผันแปรตามจำนวนผู้โดยสารประมาณ 10 บาทต่อผู้โดยสาร 1 คน

นับตั้งแต่วันที่ 10 สิงหาคม 2529 เป็นต้นมาบริษัท อาณาจักรโอเทิล จำกัด ซึ่งรับดำเนินการเช่าเหมาขบวนรถพิเศษพิเศษรางปรับอากาศและธรรมดา เดินระหว่าง กรุงเทพฯ-ขอนแก่น โดยเริ่มดำเนินการเมื่อวันที่ 1 กันยายน 2528 ได้ยื่นหนังสือขอยกเลิกสัญญาในเส้นทางดังกล่าว ทั้งที่มีอายุสัญญาเข้านานถึง 6 ปี เมื่อการรถไฟฯ ให้ฝ่ายกฎหมายพิจารณาในรายละเอียดว่าบริษัทดังกล่าวดำเนินการผิดสัญญาหรือไม่ เพราะตามเงื่อนไขแล้วหากไม่ชำระค่าเช่าตามกำหนดจะต้องเสียค่าปรับวันละ 0.49% ของเงินค่าเช่าเหมาที่ยังไม่ได้ชำระ และถ้าผิดสัญญาข้อใดข้อหนึ่ง การรถไฟฯจะยึดเงินค้ำประกัน 2 ล้านบาท ปกติแล้วการยกเลิกสัญญาจะต้องแจ้งล่วงหน้าให้รับทราบภายใน 15 วัน จากการตรวจสอบปรากฏว่าเท่าที่ผ่านมา บริษัท อาณาจักรโอเทิล จำกัด ชำระค่าเช่าตามกำหนดตลอดเวลา และไม่ได้ทำผิดสัญญาข้อใดข้อหนึ่งที่กำหนดไว้ จึงให้ดำเนินการยกเลิกได้ รวมทั้งสิ้นที่ บริษัท อาณาจักรโอเทิล จำกัด ดำเนินการประมาณ 15 เดือน (ตั้งแต่ 1 กันยายน 2528-10 พฤศจิกายน 2529) หลังจากนั้นการรถไฟฯก็ประกาศเชิญชวนเอกชนรายใหม่เข้ามาดำเนินการในเส้นทางนี้แทน ปรากฏว่าบริษัทที่ได้รับการเสนอให้ดำเนินการเช่าช่วงต่อคือ บริษัท ยูนิเวอร์ส จำกัด

สาเหตุที่บริษัทดังกล่าวยกเลิกสัญญา อาจเป็นเพราะธุรกิจนี้ต้องใช้ต้นทุนสูง และมีคู่แข่งที่สำคัญ คือ บริษัทรถทัวร์จำนวนมาก ซึ่งมีค่าโดยสารถูกกว่าค่ารถไฟ ประกอบกับการตัดถนนใหม่หลายสาย ทำให้การเดินทางโดยรถยนต์สะดวกและรวดเร็วกว่า ลูกคารถไฟจึงหันไปใช้บริการรถทัวร์มากยิ่งขึ้นตามลำดับ และจะให้รถไฟลดค่าโดยสารลงไปสู้ นั้นทำไม่ได้ จากการดำเนินงานของบริษัทขาดทุนมาก โดยมีรายได้เฉลี่ยช่วงฤดูกาลโดยสาร

วันละ 125,000 บาท เท่านั้น ขณะที่ต้องจ่ายผลประโยชน์ตอบแทนแก่การรถไฟฯถึงวันละ 137,316 บาท จากการดำเนินงานของบริษัทในเส้นทางสายนี้ ปรากฏผลดังนี้

ปี 2528 (3 เดือน)	รายได้ = 9,310,300 บาท
	รายจ่าย = 11,617,200 บาท
	ขาดทุน = 2,306,900 บาท
ปี 2529	รายได้ = 45,708,381 บาท
	รายจ่าย = 50,720,260 บาท
	ขาดทุน = 5,011,879 บาท
ปี 2530 (9 เดือน)	รายได้ = 34,595,373 บาท
	รายจ่าย = 32,359,054 บาท
	กำไร = 2,236,319 บาท

ผลการดำเนินงานช่วงปี 2528 (3เดือน) และปี 2529 ขาดทุน 2,306,900 บาท และ 5,011,879 บาท ตามลำดับ (บริษัทอาณาจักรโอเทิล จำกัด เป็นผู้ดำเนินการ) ส่วนปี 2530 มีกำไร 2,236,319 บาท แต่เป็นของบริษัทยูนิเวอร์ส ที่ดำเนินการตั้งแต่วันที่ 10 พฤศจิกายน 2529 เป็นต้นมา

ปัญหาและอุปสรรค

ปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญของบริษัทอาณาจักรโอเทิล จำกัด ซึ่งประสบภาวะการขาดทุนจนต้องบอกเลิกสัญญา คือ

1. ไม่สามารถดึงดูดผู้โดยสารจากการขนส่งทางถนนได้มากเท่าที่คาดหวังไว้
2. บริษัทขอเปลี่ยนแปลงเวลาขบวนรถที่ 945 กรุงเทพฯ-ขอนแก่น ถึง 2 ครั้ง คือครั้งแรกเปลี่ยนเวลาออกจากกรุงเทพฯ เวลา 09.55 น.เป็น 13.30 น. เมื่อวันที่ 10 พฤศจิกายน 2528 และครั้งที่สองเปลี่ยนกลับมาออกเวลาเดิม เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2528 ทำให้ผู้โดยสารสับสน และการเปลี่ยนแปลงทำให้ขบวนรถถึงขอนแก่นช้าเกินไป ผู้โดยสารไม่สามารถเดินทางต่อไปได้ ผู้โดยสารจึงลดลงจำนวนหนึ่ง



3. การแข่งขัน เนื่องจากตลาดการขนส่งผู้โดยสารระหว่างขอนแก่น-กรุงเทพฯ เป็นตลาดการขนส่งทางถนน โดยเฉพาะรถทัวร์ปรับอากาศที่ถูกกระทบโดยตรงจากการเปิดเดินขบวนรถดีเซลรางพิเศษนี้ คู่แข่งขันจึงได้ปรับปรุงคุณภาพของบริการให้ดีขึ้น เช่น พนักงานมีการเอาใจใส่ผู้โดยสารมากขึ้น อาหารและเครื่องดื่มดีขึ้น และลดราคาค่าบริการลงเพื่อแข่งขันกับขบวนรถดีเซลรางพิเศษนี้

สำหรับบริษัท ยูนิเวอร์ส จำกัดก็ประสบปัญหาเช่นเดียวกัน การรถไฟฯ ก็ได้ช่วยเหลือบริษัท โดยการแนะนำให้บริษัทปรับปรุงการบริการบนขบวนรถให้ดีขึ้นตลอดถึงการเปิดตลาดเพื่อดึงผู้โดยสารจากจังหวัดใกล้เคียงดังที่บริษัทฯ กำลังดำเนินการอยู่ในขณะนี้ที่จังหวัดร้อยเอ็ด มหาสารคาม กาฬสินธุ์ และอุดรธานี โดยบริษัทได้จัดรถบัสวิ่งรับ-ส่งผู้โดยสารจากสถานีขอนแก่นไปยังจังหวัดต่างๆ เป็นการต่อเนื่อง โดยเฉพาะที่อุดรธานี ซึ่งเดิมการรถไฟฯ เคยอนุมัติให้ขยายปลายทางของขบวนรถดังกล่าวจากขอนแก่นเป็นอุดรธานี เมื่อคราวที่บริษัท อาณาจักรฯ ดำเนินการอยู่ทำให้มีผู้โดยสารส่วนหนึ่งซึ่งยังนิยมใช้บริการขบวนรถดีเซลรางพิเศษดังกล่าวขบวนละประมาณ 25 คน บริษัท จึงได้มีหนังสือลงวันที่ 14 พฤษภาคม 2530 ถึงการรถไฟฯ ขอย้ายปลายทางจากขอนแก่นไปถึงสถานีอุดรธานี เพื่อลดภาระการขาดทุนของบริษัท และเพื่อมิให้ผู้โดยสารที่ใช้บริการอยู่เดิมต้องเสียไป นอกจากนี้บริษัทยังประสงค์จะเปิดตัวแทนขายตั๋วที่จังหวัดเลย เพื่อดึงผู้โดยสารจำนวนหนึ่งให้หันมาใช้บริการ โดยจะนำรถบัสวิ่งรับส่งต่อเนื่องจากสถานีอุดรธานีกับจังหวัดเลย

1.5.3 สายกรุงเทพฯ - สุรินทร์ ดำเนินการโดยบริษัทเชิดชัยมอเตอร์เซลล์ จำกัด รถขบวนแต่ละขบวนประกอบด้วย รถดีเซลรางปรับอากาศ 1 คัน และรถธรรมดา 2 คัน เดินไปและกลับวันละ 4 ขบวน หยุดรับส่งผู้โดยสารที่สถานีกรุงเทพฯ สามเสน บางเขน นครราชสีมา ชุมทางถนนจิระ ห้วยแถลง ลำปลายมาศ บุรีรัมย์ กระสัง และสุรินทร์ พนักงานบนขบวนรถในส่วนของกรรถไฟฯมี พชร. 1 นาย พชร. 1 นาย และช่างเครื่อง 1 นาย บนขบวนรถมีพนักงานของบริษัทประจำอยู่ทั้งหมด 7 คน เป็นพนักงานหญิง 6 คน เพื่อบริการผู้โดยสารคันละ 2 คน และพนักงานชาย 1 คน เพื่อตรวจตั๋วผู้โดยสาร ควบคุมพนักงานบริการและดูแลผู้โดยสารตลอดขบวน มีบริการต่าง ๆ บนขบวนรถดังนี้

1. บริการอาหารและเครื่องดื่ม กาแฟ น้ำอัดลม น้ำเย็น น้ำชาร้อน สำหรับผู้โดยสารปรับอากาศ ส่วนผู้โดยสารธรรมดา มีแจกเฉพาะน้ำอัดลม และน้ำเย็น

2. บริการฟรีอื่น ๆ สำหรับผู้โดยสารในรถปรับอากาศมี ผ้าห่ม
หมอนเล็ก วิทยุโอเทป และผ้าเย็นเมื่อจะถึงปลายทาง

ผลการดำเนินงานปรากฏดังนี้ คือ

ปี 2528 (3 เดือน)	รายได้ =	7,193,300 บาท
	รายจ่าย =	7,028,300 บาท
	กำไร =	165,000 บาท
ปี 2529	รายได้ =	31,763,054 บาท
	รายจ่าย =	27,914,380 บาท
	กำไร =	3,848,674 บาท
ปี 2530 (9 เดือน)	รายได้ =	27,473,536 บาท
	รายจ่าย =	21,564,100 บาท
	กำไร =	5,909,436 บาท

ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา มีกำไรสะสมประมาณ 10 ล้านบาท นับว่าเป็นบริษัทเดียวที่สามารถสร้างตลาดได้อย่างรวดเร็ว เนื่องจากเป็นบริษัทที่ดำเนินการทางด้านการขนส่งโดยสารปรับอากาศระหว่างกรุงเทพฯกับจังหวัดต่าง ๆ ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จึงมีประสบการณ์และความสามารถทางด้านนี้สูงมาก โดยเฉพาะที่สุรินทร์บุรีรัมย์ บริษัทได้จัดเวลาเดินรถปรับอากาศให้สอดคล้องกับการเดินรถขบวนดีเซลรางพิเศษนี้ การดำเนินงานจึงไม่มีปัญหาใดๆ

จากการดำเนินงานรถดีเซลรางพิเศษของภาคเอกชนทั้ง 3 บริษัท มีแนวโน้มเป็นผลดีแก่การรถไฟ โดยการรถไฟจะมีรายได้เพิ่มขึ้นเพราะส่วนมากเอกชนจะเสนอค่าเช่าสูงกว่าที่การรถไฟ ดำเนินงานเอง และจะได้ผู้ประมูลราคาสูงสุดเนื่องจากเกิดการแข่งขันระหว่างผู้ประมูลราคาด้วยกัน ประกอบกับประสิทธิภาพการทำงานดีขึ้น เพราะว่าการรถไฟจะเป็นผู้ควบคุมการดำเนินงานให้ได้ปริมาณและคุณภาพระดับหนึ่ง ถ้าเอกชนทำไม่ดีการรถไฟมีสิทธิเลิกสัญญา และประมูลราคาใหม่ นอกจากนี้ยังสามารถสับเปลี่ยนหน้าที่และสามารถนำคนไปทำงานอื่นๆ แทนได้ โดยไม่ต้องจ้างแรงงานเพิ่มและสามารถลดอำนาจสหภาพแรงงานของการรถไฟลง เพราะว่าเมื่อจ้างเอกชนเข้ามาจะไม่มีปัญหาเรื่องแรงงานเกิดขึ้น

ด้วยเหตุผลดังกล่าวทำให้การรถไฟฯ ได้ประกาศประมูลราคาการสัมปทานในเส้นทางสายต่างๆ เพิ่มมากขึ้น เช่น การรถไฟฯ ให้วางตู้รถโดยสารของ บริษัท เชิดชัยดีเซลรางเข้ากับขบวนรถเร็วใน 4 เส้นทาง คือ กรุงเทพฯ-หาดใหญ่ 6 ตู้ กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ 2 ตู้ กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี 2 ตู้ และกรุงเทพฯ-ตรัง 2 ตู้ โดยสารดังกล่าวเป็นตู้เก่าของการรถไฟฯ ซึ่งบริษัทซื้อมาตู้ละ 12,500 บาท มาดัดแปลงอีกเป็นล้านกว่าบาท โดยติดตั้งกระจก ปูพรม ติดแอร์ ทำที่นั่งเบาะเอนได้ 64 ที่นั่ง ติดเครื่องรับโทรทัศน์ 4 เครื่อง (ขนาด 24" และ 14" อย่างละ 2 เครื่อง) ด้านบริการในรถเน้นความสะดวกสบายมีสตรีสาวสวยไว้คอยบริการ เสิร์ฟเครื่องดื่มประจำรถ กาแฟ และอาหารว่างเป็นกล่องบริการฟรีระหว่างเดินทาง สำหรับการพ่วงนั้นจะไม่เป็นการแย่งตลาดของการรถไฟฯ เนื่องจากพ่วงในตู้ขบวนรถเร็ว ซึ่งไม่มีรถแอร์อยู่ในขบวนแต่จะเป็นการสนับสนุนกิจการของการรถไฟฯ ให้มีลูกค้ายิ่งขึ้น สำหรับอายุสัญญามีระยะเวลา 6 ปี หรืออีกตัวอย่างหนึ่งซึ่งกระทรวงคมนาคมมีนโยบายให้เอกชนเข้ามาลงทุนในกิจการของการรถไฟฯตลอดทั้งสาย โดยมีการประมูลราคาในเส้นทางกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-หาดใหญ่ ซึ่งการรถไฟฯ ได้กำหนดคุณสมบัติต่างๆ ไว้ว่า บริษัทเอกชนต้องจัดหารถใหม่ที่มีความเร็วไม่น้อยกว่า 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง มีจำนวนที่นั่งและนอน 650 ที่ รวมทั้งมีรถเสบียงและรถลากจูง พร้อมอุปกรณ์อำนวยความสะดวก มีการกำหนดอายุสัมปทาน 20 ปี นอกจากนี้ผลตอบแทนที่การรถไฟฯ จะได้อาจไม่ต่ำกว่าที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน

การให้เอกชนเข้ามาลงทุนในกิจการของการรถไฟฯตลอดทั้งสาย เป็นการให้เอกชนจัดหาขบวนรถใหม่มาดำเนินการเอง พร้อมทั้งเช่าขบวนรถด่วนที่การรถไฟฯ เปิดเดินอยู่แล้วในปัจจุบัน ดังนี้คือ

สายเหนือ จัดเดินขบวนรถโดยสารชดระหว่างสถานีชุมทางบางซื่อถึงสถานี เชียงใหม่ และเช่าขบวนรถด่วนเลขที่ 5/6 และ 7/8 เดินระหว่างสถานีกรุงเทพฯ กับสถานี เชียงใหม่ โดยให้เสนอค่าเช่าขบวนรถด่วนเลขที่ 5/6 ไม่น้อยกว่า 193,500 บาท และค่าเช่าขบวนรถด่วนเลขที่ 7/8 ไม่น้อยกว่า 213,500 บาท

สายใต้ จัดเดินขบวนรถโดยสารชดระหว่างสถานีชุมทางบางซื่อกับสถานี สุโขทัย และเช่าขบวนรถด่วนเลขที่ 11/12 เดินระหว่างสถานีกรุงเทพฯ กับสถานี บัตเตอร์เวอร์ธ ประเทศมาเลเซีย และขบวนรถด่วนเลขที่ 19/20 เดินระหว่างสถานี กรุงเทพฯ กับสถานีสุโขทัย โดยให้เสนอค่าเช่าขบวนรถด่วนเลขที่ 11/12 ไม่น้อยกว่า 273,000 บาท และค่าเช่าขบวนรถด่วนเลขที่ 19/20 ไม่น้อยกว่า 314,500 บาท

จากการประมูลราคา เมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2531 คณะกรรมการไม่สามารถรับ
โครงการที่บริษัทเสนอได้ ทั้งนี้เนื่องจาก

1. มีบริษัทรถด่วนเอกชน จำกัด ยื่นข้อเสนอเพียงรายเดียว
2. ผลประโยชน์ และผลตอบแทนที่บริษัทเสนอมานั้นต่ำกว่าอัตราขั้นต่ำที่
การรถไฟกำหนดไว้เป็นอันมาก กล่าวคือบริษัทเสนอค่าเช่าทุกขบวนเป็นเงินวันละ 730,000
บาท อัตราขั้นต่ำที่การรถไฟกำหนดทุกขบวนเป็นวันละ 994,500 บาท ต่ำกว่าที่กำหนดไว้
วันละ 264,500 บาทหรือปีละ 96,542,500 บาท
3. บริษัทไม่บอกรายละเอียดในด้านการจัดการ เทคนิค ฯลฯ

อย่างไรก็ดี จากการประมูลราคาผู้ประกอบการเอกชนได้ยื่นประมูลราคาเพียง
รายเดียว ทั้งนี้เนื่องจากสภาพแรงงานได้ทำการต่อต้านมาก จะเห็นได้จากก่อนการ
เปิดซองประมูลราคาปรากฏว่ามีบริษัทต่างประเทศ และบริษัทในประเทศได้ให้ความสนใจใน
โครงการดังกล่าวนี้เป็นอย่างมาก อย่างเช่น บริษัท ที.พี.ซี บริษัท ไทยอิตาเลียน
บริษัทในเครือกลุ่มอิตัลไทยของนายแพทย์ยุทธ วรรณสูตร นอกจากนั้นก็ยังมีบริษัทเอกชนจาก
ต่างประเทศ เช่น ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย ฝรั่งเศส เป็นต้น ซึ่งจากการที่สหภาพแรงงาน
ได้ดำเนินการเคลื่อนไหวในกรณีดังกล่าวแล้ว มีผลทำให้บริษัทต่างประเทศและในประเทศ
หลายบริษัทได้ขอถอนตัวจากการประมูลครั้งนี้ เหลือเพียงบริษัทยักษ์ใหญ่วงการอุตสาหกรรม
หนักของประเทศไทยเพียงบริษัทเดียว คือ บริษัทในเครืออิตัลไทย การเคลื่อนไหวดังกล่าว
ของสหภาพแรงงาน ถือว่าการแปรรูปเป็นการคุกคามเจ้าหน้าที่และพนักงานการรถไฟ
โดยอ้างจากสาเหตุที่สำคัญต่างๆ เช่น ทำให้ขาดทุนเพิ่มมากขึ้น เป็นการตัดสิทธิ์ไบเบ็กทาง
ทำให้ผู้ใช้บริการต้องเสียค่าโดยสารเพิ่มขึ้น พนักงานรถไฟจะถูกลดจำนวนและถูกเลิกจ้าง
และเป็นการเปิดโอกาสให้นายทุนต่างชาติเข้ามาดำเนินการในกิจการรถไฟแทนรัฐ จาก
ข้ออ้างดังกล่าวการรถไฟได้ชี้แจงเหตุผลที่ให้เอกชนเข้าร่วมกิจกรรม ดังนี้คือ

1. โครงการดังกล่าวได้ริเริ่มขึ้น เพื่อลดปัญหาการขาดทุนของการรถไฟ
การเสนอให้เอกชนดำเนินการแทนนั้น ได้กำหนดอัตราค่าเช่าขั้นต่ำ โดยคิดจากต้นทุนบวก
กำไรแล้ว
2. ผู้ได้สิทธิดำเนินการจะต้องปฏิบัติตามระเบียบของการรถไฟทุกประการ
ซึ่งมีทั้งค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียม ตลอดจนสิทธิการลดค่าโดยสารต่าง ๆ และไบเบ็กทาง
ทุกประเภทที่การรถไฟออกให้จึงไม่เป็นการรอนสิทธิใดๆ ของพนักงานรถไฟแต่อย่างใด

3. ภาวะการแข่งขันในตลาด จะเป็นตัวกำหนดให้อยู่ในราคาที่เหมาะสม นั่นคือ ถ้าเก็บค่าโดยสารแพงก็ไม่มีใครใช้บริการ (คนอาจหันไปใช้บริการจากรถทัวร์หรือ รถยนต์แทน) หรือถ้าเก็บค่าโดยสารถูกก็จะขาดทุน ประชาชนสามารถเลือกใช้บริการเอง โดยอิสระ

4. โดยส่วนรวมจะเป็นการสร้างงานเพิ่มขึ้น เมื่อมีเอกชนเข้ามาร่วม ดำเนินการเพราะการดำเนินงานทั้งหมด รวมทั้งการบำรุงรักษาต่างๆ เอกชนจะต้อง ดำเนินการเอง

5. การกำหนดให้มีบุคคลสัญชาติไทยร่วมอยู่ในคณะบริหารระดับสูง ไม่น้อยกว่า 33% และในระดับปฏิบัติการไม่น้อยกว่า 60% นับว่าเป็นการปกป้องผลประโยชน์ของ ประเทศชาติไว้เป็นอย่างดี

สำหรับการให้เอกชนเช่าหรือสัมปทานนอกจากทำให้การรถไฟฯ มีรายได้จำนวนหนึ่งแล้ว ยังเป็นการลดภาระรายจ่ายด้านบุคคลลง ส่วนพนักงานที่เกี่ยวข้องยังคงปฏิบัติงานในการรถไฟฯ ตามเดิมเช่นปกติ

2. รถไฟนำเที่ยว

2.1 ประเภทของสินค้าหรือบริการ การที่จะพิจารณาว่ารถไฟนำเที่ยว เป็นสินค้าหรือบริการประเภทอะไรนั้น มีหลักเกณฑ์การพิจารณาได้ 2 ประการด้วยกัน คือ

2.1.1 ลักษณะการกีดกันในการบริโภค รถไฟนำเที่ยวเป็นสินค้าหรือบริการที่สามารถใช้กลไกราคาหรือกลไกตลาด เป็นเครื่องมือในการกีดกันผู้อื่นที่จะเข้ามาใช้บริการนั้นได้ หากเขาไม่ยอมจ่ายเงินเป็นค่าตอบแทนบริการ

2.1.2 ลักษณะการแข่งขันในการบริโภค รถไฟนำเที่ยวเป็นสินค้าหรือบริการที่มีลักษณะไม่มีการแข่งขันในการบริโภค นั่นคือสินค้าหรือบริการนั้นเมื่อถูกบริโภคหรือถูกใช้โดยคนหนึ่งคนใดแล้วจะไม่เป็นผลทำให้ผู้อื่นไม่ได้ใช้สินค้าหรือบริการนั้นหรือไม่เป็นผลให้บุคคลอื่นได้รับความพอใจจากการบริโภคสินค้านั้นน้อยลง

จากการพิจารณาประเภทของสินค้าหรือบริการดังกล่าวข้างต้น จะพบว่ารถไฟนำเที่ยวเป็นสินค้าหรือบริการที่สามารถกีดกันการบริโภคออกจากกันได้ และมีลักษณะที่ไม่มีการแข่งขันในการบริโภค สินค้าหรือบริการชนิดนี้เป็นสินค้าที่เรียกว่า Toll goods ตามทฤษฎีแล้วสินค้าหรือบริการประเภทนี้ไม่ว่าภาครัฐหรือภาคเอกชนจะเป็นผู้จัดหากก็ได้ แต่กรณี

ของรถไฟนำเที่ยวนี้ การรถไฟเป็นผู้จัดหาร่วมกับภาคเอกชน เนื่องจากถ้าหากการรถไฟดำเนินการแต่เพียงผู้เดียวทำให้ต้องหาเงินลงทุนเพิ่มมากขึ้น และจะต้องจัดหาพนักงานในงานนี้เพิ่มขึ้น ดังนั้นเพื่อประหยัดเงินลงทุนและค่าใช้จ่ายพนักงาน การรถไฟจึงตัดสินใจร่วมลงทุนกับภาคเอกชนจัดเป็นการร่วมเสี่ยงอีกทางหนึ่ง

2.2 แนวทางการพิจารณาการแปรรูปของการรถไฟ

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ชื่อว่าเป็นผู้บุกเบิกอุตสาหกรรมนี้เป็นรายแรกของประเทศ รถไฟนำเที่ยวเป็นนโยบายการส่งเสริมการท่องเที่ยวของการรถไฟ เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลนั้นมีมานานแล้ว คือ ในปี 2509 มีการจัดนำเที่ยวร่วมกับบริษัทท่องเที่ยวชั้นนำต่างๆ โดยจัดเป็นระบบเหมาจ่ายรวมค่าพาหนะ ที่พัก อาหาร และค่าบริการอื่นๆ ในการท่องเที่ยวทั้งหมด นับเป็นรายการท่องเที่ยวที่ยิ่งใหญ่ของยุคนั้น นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างประเทศ ต่างให้ความนิยมชมชอบพากันมาใช้บริการเป็นอย่างมาก จนไม่มีรถเพียงพอที่จะสนองความต้องการให้ได้ และเป็นผลให้เกิดข้อบกพร่องต่องานจัดบริการขนส่งสาธารณะซึ่งเป็นงานหลักในระยะต่อมา เพราะต้องไปถอนรถบางคันออกจากขบวนรถที่เดินประจำโดยเฉพาะรถนอน ดังนั้นการรถไฟ จึงจำเป็นต้องระงับการจัดบริการนำเที่ยวในช่วงระยะหนึ่ง

การรถไฟ ได้หันมาจัดนำเที่ยวอีกครั้งหนึ่งในปี 2519 โดยมีจุดประสงค์ที่จะแนะนำบริการรถไฟให้เป็นที่รู้จักแก่นุชนรุ่นหลัง ซึ่งมีอยู่เป็นจำนวนมากไม่น้อยที่ไม่เคยเดินทางโดยรถไฟมาก่อนเลย เพราะความเชื่อตามคำบอกกล่าวว่ารถไฟเป็นพาหนะที่อันตราย ล้าช้า ล้าสมัย แนวทางที่การรถไฟเห็นจะสามารถชักจูงให้ผู้โดยสารประเภทนี้สนใจการเดินทางโดยรถไฟก็คือ อาศัยการท่องเที่ยวเป็นสื่อ ด้วยเหตุนี้จึงได้จัดให้มีการนำเที่ยวทางรถไฟในวันเสาร์ อาทิตย์ และวันหยุดราชการ ในระยะที่สามารถเดินทางไปกลับในวันเดียวกัน ทั้งนี้เพื่อมิให้มีปัญหาในด้านขาดแคลนล้อเลื่อนเกิดขึ้นดังเช่นที่แล้วมา เพราะในวันหยุดงาน มีผู้โดยสารจากชานเมืองเดินทางน้อยกว่าวันทำงาน ช่วยให้มีล้อเลื่อนเหลือว่างอยู่พอที่จะถอนไปใช้ในการจัดนำเที่ยวได้

จุดแรกของแหล่งท่องเที่ยวที่การรถไฟ เลือกจัดก็คือ น้ำตกเขาน้ำ หรือ น้ำตกไทรโยคน้อย ในเส้นทางสายมรณะของท้องที่จังหวัดกาญจนบุรี ห่างจากกรุงเทพฯ เพียง 210 กม. บนเส้นทางรถไฟสายนี้มีทัศนียภาพที่สวยงามตามธรรมชาติ จึงไม่น่าประหลาดใจที่ผลการจัดนำเที่ยวเป็นไปตามที่คาดหมายไว้ นับแต่เริ่มจัดมาตั้งแต่



วันที่ 28 พฤศจิกายน 2519 ติดต่อกันมาจนกระทั่งบัดนี้ ยังคงมีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างประเทศให้ความสนใจพากันเดินทางไปชมสถานที่ท่องเที่ยวแห่งนี้อย่างคับคั่งตลอดมาจากผลสำเร็จในการจัดนำเที่ยวน้ำตกไตรโยคน้อย ร่วมกับนโยบายสนับสนุนการท่องเที่ยวภายในประเทศที่รัฐมอบหมายมา ทำให้การรถไฟต้องค้นหาแหล่งท่องเที่ยวใหม่ ๆ ออกมาเสนอต่อนักท่องเที่ยว เช่น น้ำเที่ยวน้ำตกภูเขาดมเหล็ก อุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ ชายทะเลหัวหิน เพชรบุรี-ชะอำ น้ำตกวังก้านเหลือง ตลาดน้ำดำเนินสะดวก-ราชบุรี เป็นต้น จากการขยายแหล่งท่องเที่ยวใหม่นี้ทำให้คนจำนวนมากได้หันมาใช้บริการการรถไฟนำเที่ยวเพิ่มขึ้น(ตารางที่ 4.1) และทำให้การรถไฟมีรายได้เพิ่มมากขึ้นอีกด้วย (ตารางที่ 4.2)

2.3 ลักษณะของรูปแบบการแปรรูป การรถไฟได้จัดการนำเที่ยวในสถานที่ต่าง ๆ มีทั้งการรถไฟจัดนำเที่ยวเอง และการรถไฟจัดร่วมกับภาคเอกชน ในกรณีที่การรถไฟจัดร่วมกับภาคเอกชนนั้นนับเป็นการแปรรูปอีกแบบหนึ่ง เรียกว่า Joint public-private venture นั่นคือเป็นการทำกิจกรรมร่วมกันระหว่างการรถไฟ กับภาคเอกชนในด้านบริการการท่องเที่ยว โดยการรถไฟเข้าดำเนินกิจการร่วมลงทุนกับภาคเอกชนในสัดส่วนต่างๆ เพื่อประสานความเชี่ยวชาญและทุนรอนของเอกชนและของการรถไฟ นับเป็นกิจกรรมที่การรถไฟ มีส่วนผลักดันให้เกิดขึ้น

2.4 ลักษณะการดำเนินการ ปัจจุบันรถไฟนำเที่ยวจัดนำเที่ยวร่วมกับภาคเอกชนในเส้นทางต่างๆ แยกออกเป็น 2 ประเภทด้วยกัน คือ ประเภทไปกลับวันเดียวกัน และประเภทค้างคืน ประเภทไปกลับวันเดียวกัน(ตารางที่ 4.3) โดยร่วมกับบริษัท ชะอำทัวร์ จำกัด นำเที่ยวเขาวิ้งเพชรบุรี ถ้าเขาบินราชบุรี บริษัท เญจวัฒน์ จำกัด นำเที่ยวน้ำตกเจ็ดสาวน้อย การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย นำเที่ยวอุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ เป็นต้น สำหรับประเภทค้างคืน(ตารางที่ 4.4) โดยร่วมกับบริษัท พันธุ์ทิพย์(1970) จำกัด นำเที่ยวยุทธราชธานี บริษัท ชุมพรคาบาน่า จำกัด นำเที่ยวชุมพร ห้างหุ้นส่วนจำกัด อุบลภัณฑ์ทัวร์ จำกัด นำเที่ยวอุบลราชธานี เป็นต้น

เงื่อนไขที่การรถไฟทำกับบริษัทเอกชนที่เข้าร่วมบริการนำเที่ยว ได้ระบุให้บริษัทเอกชนทำประกันชีวิตแก่นักท่องเที่ยวรายละไม่ต่ำกว่า 100,000 บาท โดยต้องขอใช้ตามสภาพการณ์ที่เกิดขึ้น การจัดนำเที่ยวแต่ละรายการจะจัดทุกวันเสาร์ อาทิตย์ และวันหยุดราชการ หรือจัดเดือนละครั้ง ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับข้อตกลงระหว่างการรถไฟ กับเอกชน

ตารางที่ 4.1 สถิติจำนวนผู้ใช้บริการนำเที่ยวของการรถไฟแห่งประเทศไทยต่อปีงบประมาณ พ.ศ.2524-พ.ศ.2530

สถานที่นำเที่ยว	หน่วย: คน						
	2524	2525	2526	2527	2528	2529	2530
น้ำตกไทรโยคน้อย	37,273	36,891	38,082	41,288	40,179	34,295	38,930
สวนรุกขชาติมวกเหล็ก	26,747	24,654	18,269	13,504	11,188	11,134	11,394
อุทยานแห่งชาติเขาใหญ่	3,144	4,413	3,678	4,462	7,064	6,455	6,275
หัวหิน	9,181	8,748	7,198	6,953	6,913	9,240	9,996
เพชรบุรี-ชะอำ			2,728	9,383	8,252	6,323	7,368
น้ำตกวังก้านเหลือง "				5,373	10,154	4,044	-
ตลาดน้ำ-ราชบุรี					8,334	10,194	7,028
膩ทยา-เกาะล้าน "					6,024	-	-
รวม	76,345	74,706	69,955	80,963	98,108	81,685	80,991

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

หมายเหตุ " ของดชั่วคราวตั้งแต่วันที่ 29 มิถุนายน พ.ศ. 2529
 "" 膩ทยา-เกาะล้าน (จัดเพียง 6 เดือนเท่านั้นระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ.2527 - มีนาคม พ.ศ. 2528 ทั้งนี้เพราะรถไฟสายนี้เป็นทางสร้างใหม่ที่เพิ่งจะวางรางเสร็จเพียงอย่างเดียว ยังไม่มีการติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณทำให้ มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นหลายครั้ง จึงจำเป็นต้องระงับการจ้ดนำเที่ยวในเส้นทางสายนี้

ตารางที่ 4.2 สถิติรายได้จากการจัดนำเที่ยวของการรถไฟแห่งประเทศไทยประมาณ พ.ศ.2524-พ.ศ.2530

หน่วย:บาท

สถานที่จัดนำเที่ยว	2524	2525	2526	2527	2528	2529	2530
น้ำตกไทรโยคน้อย	1,783,773	2,115,462	2,250,486	2,577,267	2,669,266	2,475,135	2,818,941
สวนรุกขชาติ	1,002,371	1,101,274	831,392	649,516	541,220	593,469	612,365
อุทยานแห่งชาติ	188,809	583,795	572,127	679,115	373,870	344,100	361,340
หัวหิน	486,720	544,369	447,245	463,850	458,380	663,285	704,821
เพชรบุรี-ชะอำ			368,670	1,256,520	549,410	446,564	539,812
น้ำตกวังก้านเหลือง *				437,225	684,479	290,035	-
ตลาดน้ำ-ราชบุรี					358,650	459,836	344,270
พญา-เกาะล้าน **					760,915	-	-
รวม	3,461,673	4,344,900	4,469,920	6,063,493	6,396,190	5,272,424	5,381,549

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

หมายเหตุ * ของคช.รฟท.ตั้งแต่วันที่ 29 มิถุนายน พ.ศ. 2529
 ** พญา-เกาะล้าน(จัดเพียง 6 เดือน เท่านั้นระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ.2527-มีนาคม พ.ศ.2528
 ทั้งนี้เพราะรถไฟสายนี้เป็นทางสร้างใหม่ที่เพิ่งจะวางรางเสร็จเพียงอย่างเดียว ยังไม่มีการติดตั้ง
 ระบบอาณัติสัญญาณ ทำให้มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นหลายครั้ง จึงจำเป็นต้องระงับการจัดนำเที่ยวในเส้นทาง
 สายนี้

ตารางที่ 4.3 จำนวนนักท่องเที่ยวประเภทไปกลับต่อเดือนของปีงบประมาณ พ.ศ.2531

หน่วย: คน

สถานที่ไปเที่ยว	วันที่เริ่มจัด	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	รวม
ประเภทไปกลับ														
เขาวังเพชรบุรี	15 ต.ค.26	528	527	353	387	485	580	755	611	199	355	488	184	5,452
ถ้ำเขาบินราชบุรี	16 มี.ค.28	515	514	326	447	278	309	433	470	147	552	304	209	4,504
น้ำตกเจ็ดสาวน้อย	6 ก.ย.29	1,288	1,026	755	615	887	557	598	773	306	605	737	-	8,147
อุทยานเขาใหญ่	15 เม.ย.21	596	456	514	539	347	293	432	274	193	468	370	173	4,655
อุทยานเมืองสิงห์	4 ก.ค.30	450	297	566	492	146	66	208	247	31	155	284	257	3,199
พญา-เกาะล้าน	20 มิ.ย.30	128	189	96	226	189	126	152	80	--บริษัทของคิ้วคราว--			1,186	
พญาสวนงาช้าง	20 มิ.ย.30	239	121	231	349	131	73	151	198	42	145	138	12	1,830
พญาปาร์ค	5 ก.ย.30	182	49	15	60	89	16	186	142	22	49	43	-	853
เขื่อนศรีนครินทร์	16 ม.ค.31	-	-	-	188	107	103	116	209	28	200	62	32	1,045
น้ำตกไทรโยคน้อย	16 ม.ค.31	-	-	-	75	113	163	116	321	114	417	428	117	1,864
ชายทะเลบางแสน	2 ก.ค.31	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12	34	18	64
รวม		3,926	3,179	2,856	3,378	2,772	2,286	3,147	3,325	1,082	2,958	2,888	1,002	32,799

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

หมายเหตุ: รายการนำเที่ยวทุกรายการจัดวันเสาร์, วันอาทิตย์ และวันหยุดราชการ

ตารางที่ 4.4 จำนวนนักท่องเที่ยวประเภทค้างคืนต่อเดือนของปีงบประมาณ พ.ศ.2531

หน่วย:คน

สถานที่นำเที่ยว	วันที่เริ่มจัด	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ษ.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	หมายเหตุ
ประเภทค้างคืน														
สุราษฎร์ธานี	1 ม.ค.30	7	2	-	2	15	8	6	4	-	4	10	-	จัดเดือนละครั้ง
ชุมพร	16 ม.ค.30	-	-	-	-	-	-	4	2	5	2	-	-	"
อุบลราชธานี	9 ก.ค.30	15	-	4	-	15	-	4	-	9	29	-	-	"
เชียงใหม่	6 พ.ย.29	4	-	4	14	12	2	-	---บริษัทของดั่วครา---				ยกเลิกสัญญา	
บ้านริมนคว	27 ธ.ค.29	129	76	125	114	57	33	144	114	35	56	79	69	จัดทุกวันเสาร์
อุทยานไทรโยค	16 ม.ค.31	-	-	-	-	12	-	80	11	16	66	25	5	จัดเดือนละครั้ง
ปราสาทเมืองสิงห์	16 ม.ค.31	-	-	-	-	-	-	11	-	-	-	-	-	จัดทุกวันเสาร์
รวม		155	78	133	130	111	43	249	131	65	157	114	74	

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

การแบ่งผลตอบแทน ยกตัวอย่างในเส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ การรถไฟฯ ร่วมกับบริษัท แอร์บิกกิ้งเซนเตอร์(1988) จำกัด จัดนำเที่ยวเชียงใหม่ในระบบเหมาจ่าย ซึ่งรวมค่าโดยสารรถไฟ รถยนต์ปรับอากาศ ที่พัก อาหาร ฯลฯ โดยคิดอัตราค่าบริการเหมาจ่ายเฉพาะชั้น 2(บขท) ในอัตราผู้ใหญ่ 2,750 บาท เด็ก 2,170 บาท ถ้าผู้โดยสารต้องการเดินทางในประเภทสูงกว่าย่อมกระทำได้โดยเก็บเงินเพิ่มเฉพาะค่าธรรมเนียมตามประเภทรถในอัตราปกติ (อัตราเหมาจ่ายข้างต้นให้ถือเป็นค่าโดยสารทั้งสิ้น) หลังจากนำเที่ยวแต่ละเที่ยวเสร็จสิ้นแล้ว บริษัทก็จะมารับเงินที่กองคลังเงินการรถไฟฯ โดยคิดอัตราผู้ใหญ่คนละ 2,050 บาท เด็กคนละ 1,750 บาท เมื่อเทียบกับอัตราค่าโดยสารปกติไปและกลับ กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ อัตราผู้ใหญ่คนละ 510 บาท และเด็กคนละ 255 บาท ต่ำกว่าการรถไฟฯ จัดนำเที่ยวร่วมกับภาคเอกชน ซึ่งรถไฟนำเที่ยวมีรายได้สูงกว่า อัตราค่าโดยสารปกติ ในอัตราผู้ใหญ่คนละ 190 บาท และเด็กคนละ 165 บาท สำหรับการแบ่งผลตอบแทน ระหว่างการรถไฟฯกับบริษัทเอกชนรายอื่นๆ ที่เข้าร่วมบริการนำเที่ยว พิจารณาได้จากตารางที่ 4.5 และ 4.6

รถไฟนำเที่ยวจัดเป็นกิจกรรมอีกอย่างหนึ่งของการรถไฟฯ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อทำรายได้เสริมให้กับกิจการของตน จากการจัดนำเที่ยวร่วมกับบริษัทเอกชนทำให้การรถไฟฯมีรายได้เป็นจำนวนมากกล่าวคือ ในปี พ.ศ. 2531 มีปริมาณนักท่องเที่ยวจำนวน 44,186 คน มีรายได้จากการนำเที่ยว(เฉพาะส่วนของการรถไฟฯ) เท่ากับ 6,152,260 บาท ดังนั้นจึงเห็นควรที่จะขยายการนำเที่ยวไปยังจุดต่าง ๆ เพิ่มขึ้น (แม้ว่าการจัดนำเที่ยวประเภทค้างคืนในระยะแรกจะมีคนใช้บริการน้อย ซึ่งอาจเป็นเพราะว่าขาดการประชาสัมพันธ์และเฟื่องบุกเบิกตลาด) เพื่อหารายได้เพิ่มขึ้นนำมาจุนเจือในส่วนที่ขาดทุนให้กระเตื้องขึ้นต่อไป

3. โรงแรมรถไฟ

3.1 ประเภทของสินค้าหรือบริการ การที่จะพิจารณาว่าโรงแรมรถไฟเป็นสินค้าหรือบริการประเภทอะไรนั้น มีหลักเกณฑ์การพิจารณาได้ 2 ประเภทด้วยกัน คือ

3.1.1 ลักษณะในการกีดกันการบริโภค โรงแรมรถไฟเป็นสินค้าหรือบริการที่สามารถใช้กลไกราคาหรือกลไกตลาดเป็นเครื่องมือในการกีดกันผู้อื่นที่จะเข้ามาใช้บริการนั้นได้ หากเขาไม่ยอมจ่ายเงินเป็นค่าตอบแทนการบริการ

ตารางที่ 4.5 การแบ่งผลตอบแทนระหว่างการรถไฟฟ้ายกกับเอกชนประเภทไปกลับ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2531

หน่วย: บาท

รายการนำเที่ยว	บริษัทที่ร่วมจัด	ราคารวม		ส่วนของการรถไฟ		ส่วนของผู้ร่วมจัด	
		ผู้ใหญ่	เด็ก	ผู้ใหญ่	เด็ก	ผู้ใหญ่	เด็ก
ประเภทไปกลับวันเดียว							
น้ำตก	-	75	40	75	40		
หัวหิน	-	75	40	75	40		
ราชบุรี	บริษัทชะอำทัวร์	140	100	50	25	90	75
ชะอำ	"	160	100	80	40	80	60
บางแสน	"	175	145	58	58	117	87
มวกเหล็ก	บริษัทเบญจวัฒน์	120	95	60	35	60	60
เขาใหญ่	การท่องเที่ยว						
	-วันเดียว	140	115	55	30	85	85
	-ค้างคืน	360	335	65	40	295	295
ปราสาทเมืองสิงห์	บ.ริเวอร์แคว	195	160	85	50	110	110
น้ำตกเอราวัณ	"	270	235	85	50	185	185
น้ำตกไตรโยคน้อย	บ.ฟาร์อีสเตอร์	180	150	80	50	100	100
เกาะล้าน	บ.เคไอที						
	-ธรรมดา	210	135	60	60	150	75
	-ปรับอากาศ	265	190	115	115	150	75
สวนงาช้าง	บ.เคไอที						
	-ธรรมดา	210	135	70	65	140	70
	-ปรับอากาศ	265	190	125	120	140	70
พญาปาร์ค	บ.เคไอที						
	-ธรรมดา	210	135	60	50	150	85
	-ปรับอากาศ	265	190	115	105	150	85

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 4.6 การแบ่งผลตอบแทนระหว่างการรถไฟกับเอกชนประเภทค้างคืน ปีงบประมาณ พ.ศ.2531

หน่วย: บาท

รายการนำเที่ยว	บริษัทที่ร่วมจัด	ราคารวม		ส่วนของการรถไฟ		ส่วนของผู้ร่วมจัด	
		ผู้ใหญ่	เด็ก	ผู้ใหญ่	เด็ก	ผู้ใหญ่	เด็ก
ประเภทค้างคืน							
สุราษฎร์ธานี	บ.พันธ์ทิพย์	2,360	1,820	600	300	1,760	1,465
ชุมพร	บ.ชุมพรคานา	1,300	940	450	260	850	680
อุบลราชธานี	บ.อุบลภัณฑ์ท้าว	1,530	1,110	530	310	1,000	800
เชียงใหม่	บ.แอร์บิคกิ้ง	2,750	2,170	700	420	2,050	1,750
บ้านริมน้ำ	บ.ริเวอร์แคว	450	255	130	70	320	185
ไทรโยค	บ.ศรีราชา	590	380	140	80	450	300
ยางโทน	หจก.ยางโทน	390	245	85	45	305	200
แม่ฮ่องสอน	บ. โกลเดนท้าว						
	-ห้องคู่	4,100	3,055	1,500	1,055	2,600	2,000
	-ห้องเดี่ยว	4,400				2,900	
เชียงราย	บ. โกลเดนท้าว						
	-ห้องคู่	4,300	3,200	1,600	1,155	2,700	2,045
	-ห้องเดี่ยว	4,700				3,160	
หมู่เกาะพีพี	บ.สงเสริม						
	-ห้องคู่	3,760	2,990	1,140	580	2,620	2,410
	-ห้องเดี่ยว	4,200				3,160	

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

3.1.2 ลักษณะการแข่งขันในการบริโภค โรงแรมรถไฟเป็นสินค้าหรือบริการที่มีลักษณะการแข่งขัน นั่นคือสินค้าหรือบริการนั้นเมื่อถูกใช้โดยคนหนึ่งคนใดแล้วจะเป็นเหตุทำให้ผู้อื่นไม่ได้ใช้สินค้าหรือบริการดังกล่าวนี้

จากการพิจารณาประเภทของสินค้าหรือบริการดังกล่าวข้างต้นจะพบว่า โรงแรมรถไฟเป็นสินค้าหรือบริการที่สามารถกีดกันการบริโภคออกจากกันได้และมีลักษณะการแข่งขันในการบริโภค สินค้าหรือบริการชนิดนี้เป็นสินค้าที่เรียกว่าสินค้าเอกชน Private goods

3.2 แนวทางการพิจารณาการแปรรูปของการรถไฟ

ความคิดริเริ่มในการดำเนินการแปรรูป เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2518 ได้มีการประชุมระหว่างผู้แทนสำนักงานประมาท สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง และการรถไฟแห่งประเทศไทย ในเรื่องเกี่ยวกับการชำระดอกเบี้ยและต้นเงินกู้ระยะยาวจากต่างประเทศและการแก้ไขปัญหาการขาดเงินทุนของการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ประชุมลงมติ(ข้อที่ 3) * ว่าควรกำหนดหลักการให้การรถไฟฯลดรายจ่ายในกิจการที่ดำเนินการแล้วขาดทุน โดยการเลิกกิจการโรงแรมหรือให้ผู้อื่นเช่า อย่างไรก็ตามกิจการรถไฟฯหนึ่งจะให้เอกชนเข้าดำเนินการโรงแรมรถไฟขนาดใหญ่ เชียงใหม่ และหัวหิน เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2526 วันที่ 1 มกราคม 2527 และ วันที่ 15 มกราคม 2529 ตามลำดับ ส่วนสนามกอล์ฟรถไฟหัวหินได้ให้เอกชนเช่าดำเนินการเมื่อวันที่ 2 เมษายน 2528

3.3 ลักษณะของรูปแบบการแปรรูป เป็นลักษณะการแปรรูปแบบการให้เช่า Leasing เพราะเป็นวิธีการที่การรถไฟฯให้เช่าทรัพย์สินแก่ผู้ประกอบการเอกชนในการผลิตสินค้าหรือบริการแทนการรถไฟฯและนำไปเสนอขายให้แก่ผู้บริโภค การให้เช่านี้ การรถไฟฯจะได้ค่าเช่าเป็นผลตอบแทน และประโยชน์ที่การรถไฟฯจะได้รับนั้นจะสูงสุดก็ต่อเมื่อมีการแข่งขันในหมู่ผู้ประกอบการเอกชน โดยการรถไฟฯจะให้เช่าแก่ผู้ประกอบการเอกชนที่เสนอให้ประโยชน์แก่การรถไฟฯสูงสุด และสามารถดำเนินการได้ตามเงื่อนไขที่การรถไฟฯกำหนดไว้

* ข้อที่ 3 ให้การรถไฟฯ ลดรายจ่ายในกิจการที่ดำเนินการแล้วขาดทุน โดยการเลิกเส้นทางบางสาย และเลิกกิจการโรงแรมหรือให้ผู้อื่นเช่า

3.4 การเปรียบเทียบผลการดำเนินงานระหว่างการรถไฟฯกับเอกชน

จากภาพรวมผลการดำเนินงานที่ผ่านมา ยกตัวอย่างในแต่ละเดือนช่วงปีงบประมาณ 2526 (ตารางที่ 4.7) ก่อนที่จะมีการแปรรูป การดำเนินงานโรงแรมรถไฟ ประสบภาวะการขาดทุนมาโดยตลอด ยกเว้นเดือนเมษายนและเดือนพฤษภาคมเท่านั้น สำหรับอัตราผลตอบแทนจากการขายนับว่าต่ำมากเช่นเดียวกัน ซึ่งจะกล่าวถึงรายละเอียดของแต่ละโรงแรม ดังนี้

1. โรงแรมหาดใหญ่

โรงแรมหาดใหญ่ มีอาคารโรงแรมซึ่งเป็นอาคารตึก 3 ชั้น ซึ่งประกอบด้วยชั้นล่างเป็นห้องอาหารซึ่งดำเนินกิจการขายอาหารและเครื่องดื่ม มีห้องอาหารพร้อมห้องครัวและห้องสุขา มีพื้นที่ประมาณ 442 ตารางเมตร ชั้นสองเป็นห้องพักคู่ เป็นห้องปรับอากาศจำนวน 22 ห้อง ห้องชุดปรับอากาศ 4 ห้อง ห้องพักรรรมดาจำนวน 20 ห้อง รวมจำนวน 46 ห้อง ห้องผู้จัดการ 1 ห้อง ห้องเก็บของ 1 ห้อง และห้องโถงพร้อมลิฟท์ มีพื้นที่ประมาณ 1,970 ตารางเมตร และชั้นสามจะเป็นห้องทำงานเพื่อดำเนินกิจการโรงแรม มีพื้นที่ประมาณ 1,010 ตารางเมตร

โรงแรมหาดใหญ่ ให้เอกชนดำเนินการโดย ห้างหุ้นส่วนจำกัด ประทีปซีแลนด์ ทั้งนี้เพราะเป็นรายที่ประมูลได้โดยเป็นผู้ประมูลในราคาสูงสุดในการเช่าทรัพย์สินต่างๆ ของโรงแรมรถไฟฯ สัญญามีระยะเวลากำหนด 15 ปี นับตั้งแต่วันที่ 16 ตุลาคม 2526 ถึงวันที่ 15 ตุลาคม 2541

กรณีการรถไฟฯดำเนินการเอง(ตารางที่ 4.8) ผลการดำเนินงานในปี พ.ศ.2523 พ.ศ.2524 และ พ.ศ.2525 มีรายได้ซึ่งเป็นค่าห้องพัก อาหาร เครื่องดื่ม อื่นๆ เท่ากับ 5,871,095.61 บาท 6,288,915.65 บาท และ 6,091,270.76 บาทตามลำดับ มีรายจ่ายเท่ากับ 5,391,620.81 บาท 6,118,508.98 บาท และ 5,907,690.67 บาท ตามลำดับ นับว่ายังมีกำไรทั้งนี้เพราะที่หาดใหญ่ ธุรกิจการท่องเที่ยวได้รุ่งเรืองขึ้นอย่างมาก อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาอัตราผลตอบแทนจากการขายนับว่ามีค่าน้อยมาก กล่าวคืออัตราผลตอบแทนจากการขายปี พ.ศ.2523 พ.ศ.2524 และ พ.ศ.2525 เท่ากับ 8.17% 2.71% และ 3.01% ตามลำดับ

ตารางที่ 4.7 ผลการดำเนินงานต่อเดือนของโรงแรมรถไฟ ปิงปประมาณ พ.ศ.2526

หน่วย:บาท

	รายได้	รายจ่าย	กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	ROS
ตุลาคม	1,772,029.65	1,873,312.94	-101,283.29	-5.72%
พฤศจิกายน	1,572,911.43	2,048,443.30	-475,531.87	-30.23%
ธันวาคม	1,960,913.26	2,072,162.75	-111,249.49	-5.67%
มกราคม	1,805,062.71	1,977,727.67	-172,664.96	-9.57%
กุมภาพันธ์	1,936,605.15	2,404,088.28	-467,483.28	-24.14%
มีนาคม	2,154,220.65	2,327,775.52	-173,554.87	-8.06%
เมษายน	2,458,856.78	2,182,932.89	275,923.89	11.22%
พฤษภาคม	2,244,973.22	2,081,027.96	163,945.26	7.30%
มิถุนายน	1,498,486.63	2,079,442.32	-580,955.69	-38.77%
กรกฎาคม	1,787,003.06	2,352,081.61	-565,078.55	-31.62%
สิงหาคม	1,575,502.60	2,017,598.31	-442,095.71	-28.06%
กันยายน	1,186,476.65	1,852,308.06	-665,831.41	-56.12%

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

หมายเหตุ : หลังจากเดือนกันยายน พ.ศ.2526 การรถไฟฯได้ให้เอกชนเช่าโรงแรมรถไฟ

ตารางที่ 4.8 ผลการดำเนินงานของโรงแรมหาดใหญ่ต่อปีงบประมาณ พ.ศ.2522-พ.ศ.2525

หน่วย:บาท				
	รายได้	รายจ่าย	กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	ROS
พ.ศ.2522	4,904,775.90			
พ.ศ.2523	5,871,095.61	5,391,620.81	479,474.80	8.17%
พ.ศ.2524	6,288,915.65	6,118,508.98	170,406.67	2.71%
พ.ศ.2525	6,091,270.76	5,907,690.67	183,580.09	3.01%

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

หมายเหตุ : ในวันที่ 16 ตุลาคม พ.ศ.2526 การรถไฟฯ ได้ให้เอกชนเช่าโรงแรมรถไฟหาดใหญ่

รายได้ ได้แก่ ค่าห้องพัก อาหาร เครื่องดื่ม อื่นๆ

- รายจ่าย ได้แก่
1. ต้นทุนการขาย เช่น ค่าอาหาร เครื่องดื่ม อื่นๆ
 2. รายจ่ายการดำเนินงาน เช่น เงินเดือนค่าจ้าง ค่าเล่าเรียน รักษาพยาบาล ฯลฯ
 3. รายจ่ายทั่วไป เช่น ค่าไฟฟ้า น้ำประปา ภาษีและธรรมเนียมต่างๆ ฯลฯ
 4. รายจ่ายการควบคุม

กรณีห้างหุ้นส่วนจำกัด ประทีปซีแลนด์ ดำเนินการในกิจการโรงแรมหาดใหญ่ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้(ตารางที่ 4.9) ค่าเช่าดำเนินกิจการโรงแรมตั้งแต่ปีที่ 1 ถึงปีที่ 5 คิดค่าเช่าเดือนละ 130,000 บาท พร้อมค่าภาษีโรงเรือนและที่ดินในอัตราร้อยละสิบสองครึ่งของค่าเช่าอีกเดือนละ 16,250 บาท และปีที่ 6 และ 11 เป็นต้นไป การรถไฟฯ เพิ่มค่าเช่าอัตราร้อยละ 15 ของค่าเช่าเดือนสุดท้ายของปีที่ 5 กับปีที่ 10 ทุกระยะ 5 ปี ตลอดไปจนครบอายุสัญญา(เมื่อถึงวาระเพิ่มอัตราค่าเช่าจะต้องเพิ่มเงินค่าภาษีโรงเรือนและที่ดินด้วย)

เปรียบเทียบระหว่างการรถไฟฯ กับห้างหุ้นส่วนจำกัด ประทีปซีแลนด์ดำเนินการ ปรากฏว่าห้างหุ้นส่วนจำกัดเสนอราคาค่าเช่ารวมกับค่าภาษีโรงเรือนและที่ดินในปีที่ 1 ถึงปีที่ 5 เดือนละ 146,250 บาท หรือปีละ 1,755,000 บาท มากกว่ากำไรสุทธิที่การรถไฟฯ ดำเนินการเองเมื่อปี พ.ศ.2523 พ.ศ.2524 และ พ.ศ.2525 (ซึ่งปรับดัชนีราคาผู้บริโภคตามหมวดอาหารและเครื่องดื่มโดยใช้ปี พ.ศ.2523 เป็นปีฐาน)ถึงปีละ 1,615,995.20 บาท 1,907,000.22 บาท และ 1,886,923.02 บาท ตามลำดับ นอกจากนี้การให้เอกชนดำเนินการการรถไฟฯ สามารถสลับเปลี่ยนหน้าที่ และนำคนไปทำงานอื่นๆ แทนได้เป็นจำนวนมาก โดยไม่ต้องจ้างแรงงานเพิ่ม นอกจากนี้การรถไฟฯ เพียงอยู่เฉยๆ ไม่ต้องทำอะไร ก็มีรายได้แน่นอนตายตัว

2. โรงแรมเชียงใหม่

โรงแรมเชียงใหม่ มีอาคารโรงแรมซึ่งเป็นอาคารตึก 6 ชั้น ประกอบด้วยห้องพักจำนวน 76 ห้อง พร้อมอุปกรณ์เครื่องใช้ติดอาคาร เช่น น้ดลม เครื่องปรับอากาศ เครื่องทำน้ำร้อน เครื่องโทรทัศน์ภายใน ตู้ชุมสายระบบไฟฟ้า น้ำประปา ฯลฯ รวมทั้งกิจกรรมบริการห้องอาหาร ค็อกเทลเลาจน์(Cocktail Lounge) คอฟฟี่ช็อป(Coffee shop) ไนต์คลับ สระว่ายน้ำพร้อมบริเวณ นอกจากนี้ยังมีบ้านพักพนักงาน โรงแรมเป็นอาคารไม้รวม 5 หลัง 20 ครอบครัว และบังกาโลเป็นอาคารไม้รวม 8 หลัง อาคารดังกล่าวตั้งอยู่บนพื้นที่บริเวณที่ถือเป็นเขตเช่าทั้งหมด 39 ไร่ 3 งาน

โรงแรมเชียงใหม่ ให้เอกชนดำเนินการโดยบริษัท อีเบคอนอินเตอร์เทรด จำกัด ทั้งนี้เพราะเป็นบริษัทที่ประมูลได้โดยเป็นผู้ประมูลในราคาสูงสุดใน การเช่าทรัพย์สินต่างๆ ของโรงแรมรถไฟฯ สัญญามีระยะเวลากำหนด 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2527 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2556

ตารางที่ 4.9 แสดงราคาค่าเช่า และค่าภาษีโรงเรือนและที่ดินของห้างหุ้นส่วนจำกัด ประทีปซีแลนด์

หน่วย: บาท

ตั้งแต่	ค่าเช่าเดือนละ	ค่าภาษีโรงเรือนและที่ดินเดือนละ	รวมเป็นเงิน
ปีที่ 1-5	130,000	16,250.00	146,250.00
ปีที่ 6-10	149,500	18,687.50	168,187.50
ปีที่ 11-15	171,925	21,490.63	193,415.63

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

กรณีการรถไฟฯดำเนินการเอง(ตารางที่ 4.10) ผลการดำเนินงานในปี พ.ศ.2523 พ.ศ.2524 พ.ศ.2525 และ พ.ศ.2526 มีรายได้ซึ่งเป็นค่าห้องพัก อาหาร เครื่องดื่ม อื่นๆ เท่ากับ 6,240,692.50 บาท 6,859,848.90 บาท 7,033,015.15 บาท และ 7,033,468.36 บาท ตามลำดับ มีรายจ่ายเท่ากับ 5,845,36.07 บาท 7,353,670.75 บาท 7,082,892.76 บาท และ 7,022,242.33 บาท ตามลำดับ เมื่อหักลบกันแล้วปรากฏว่าการรถไฟฯมีกำไร(ขาดทุน)สุทธิเท่ากับ 395,356.43 บาท -493,821.85 บาท 10,122.39 บาท และ 11,226.03 บาท ตามลำดับ นับว่ายังมีกำไรอยู่บ้าง อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาอัตราผลตอบแทนจากการขายนับว่ามีค่าน้อยมาก กล่าวคือ อัตราผลตอบแทนจากการขายปี พ.ศ.2523 พ.ศ.2524 พ.ศ.2525 และ พ.ศ.2526 เท่ากับ 6.34% -7.20% 0.14% และ 0.16% ตามลำดับ

กรณีบริษัท อีเบคอนอินเตอร์เทรค จำกัด ดำเนินการในกิจการโรงแรมเชียงใหม่ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้(ตารางที่ 4.11) ค่าเช่าดำเนินกิจการโรงแรมตั้งแต่ปีที่ 1 ถึงปีที่ 5 คิดค่าเช่าเดือนละ 181,199 บาท รวมค่าภาษีโรงเรือนและที่ดินในอัตราร้อยละสิบสองครึ่งของค่าเช่าอีกเดือนละ 22,649.87 บาท ปีที่ 6 ถึงปีที่ 10 การรถไฟฯเพิ่มค่าเช่าอีกร้อยละ 20.03 ของค่าเช่าเดือนสุดท้ายของปีที่ 5 และปีที่ 11 ถึงปีที่ 15 การรถไฟฯเพิ่มค่าเช่าอีกร้อยละ 20.41 ของค่าเช่าเดือนสุดท้ายของปีที่ 10 สำหรับปีที่ 16 เป็นต้นไป การรถไฟฯเพิ่มค่าเช่าอีกร้อยละ 15 ของค่าเช่าเดือนสุดท้ายของปีที่ 15,ปีที่20 และ ปีที่25 ทุกๆระยะ 5 ปี ตลอดไปจนครบอายุสัญญา(เมื่อถึงวาระเพิ่มอัตราค่าเช่าจะต้องเพิ่มเงินค่าภาษีโรงเรือนและที่ดินด้วย)

เปรียบเทียบระหว่างการรถไฟฯกับบริษัท อีเบคอนอินเตอร์เทรค จำกัด ดำเนินการปรากฏว่า บริษัทเสนอราคาค่าเช่ารวมกับค่าภาษีโรงเรือนและที่ดินในปีที่ 1 ถึงปีที่ 5 เดือนละ 203,848.87 บาทต่อเดือน หรือปีละ 2,446,186.4 บาท มากกว่ากำไร(ขาดทุน)สุทธิที่การรถไฟฯดำเนินการเองเมื่อปีพ.ศ.2523 พ.ศ.2524 พ.ศ.2525 และ พ.ศ.2526 (ซึ่งปรับดัชนีราคาผู้บริโภคตามหมวดอาหารและเครื่องดื่มโดยใช้ปี พ.ศ.2523 เป็นปีฐาน) ถึงปีละ 2,491,143.57 บาท 3,432,666.97 บาท 2,875,000.96 บาท และ 2,873,096.12 บาท ตามลำดับ

ตารางที่ 4.10 ผลการดำเนินงานของโรงแรมเชียงใหม่ต่อบึงประมาณ พ.ศ.2523-พ.ศ.2526

หน่วย: บาท

	รายได้	รายจ่าย	กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	ROS
พ.ศ.2523	6,240,692.50	5,845,336.07	395,356.43	6.34%
พ.ศ.2524	6,859,848.90	7,353,670.75	-493,821.85	-7.20%
พ.ศ.2525	7,093,015.15	7,082,892.76	10,122.39	0.14%
พ.ศ.2526	7,033,468.36	7,022,242.33	11,226.03	0.16%

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

หมายเหตุ : ในวันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2527 การรถไฟฯ ได้ให้เอกชนเช่าโรงแรมรถไฟเชียงใหม่



ตารางที่ 4.11 แสดงราคาค่าเช่า และค่าภาษีโรงเรือนและที่ดินของบริษัท อีเบคอนอินเตอร์เทรด จำกัด

หน่วย: บาท

ตั้งแต่	ค่าเช่าเดือนละ	ค่าภาษีโรงเรือนและที่ดินเดือนละ	รวมเป็นเงิน
ปีที่ 1-5	181,199	22,649.87	203,848.87
ปีที่ 6-10	217,500	27,187.50	244,687.50
ปีที่ 11-15	261,900	32,737.50	294,637.50
ปีที่ 16-20	301,185	37,648.13	338,833.13
ปีที่ 21-25	346,363	43,295.38	389,658.38
ปีที่ 26-30	398,317	49,789.63	448,106.63

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

3. โรงแรมหัวหิน

โรงแรมหัวหิน ประกอบด้วยส่วนสำคัญ 2 ส่วน คือ ส่วนที่เป็นโรงแรม และสนามกอล์ฟ

1. ส่วนที่เป็นโรงแรม เป็นอาคารตึก 2 หลัง ประกอบด้วยอาคารตึกเก่า 1 หลัง มีห้องพัก 28 ห้อง และอาคารตึกใหม่ 1 หลัง มีห้องพัก 22 ห้อง พร้อมทั้งส่วนควบ สิ่งตรงตรา รวมทั้งเครื่องประกอบและเครื่องอุปกรณ์ เช่น พัดลม เครื่องปรับอากาศ ระบบทำน้ำร้อน เครื่องโทรทัศน์ภายในพร้อมตู้ชุมสายระบบไฟฟ้า ประปา รวมทั้งห้องประชุม ห้องอาหาร ค็อกเทลเล้าจน์ สระว่ายน้ำ ฯลฯ ทั้งหมดตั้งอยู่ในบริเวณเนื้อที่ประมาณ 25 ไร่ - งาน 10 ตารางวา บังกาโล ตี.1 หลัง เป็นอาคารไม้ทั้งหลังตั้งอยู่ในเนื้อที่ประมาณ 1 ไร่ บังกาโลสุขเวศน์ 3 หลัง เป็นอาคารไม้ทั้งหมดตั้งอยู่ในเนื้อที่ประมาณ 4 ไร่ 2 งาน 31 ตารางวา บังกาโลขนาดต่างๆเป็นอาคารไม้ทั้งหมดรวม 24 หลัง ตั้งอยู่ในเนื้อที่ประมาณ 12 ไร่ 3 งาน 50 ตารางวา โมเต็ลเป็นอาคารตึกมีทั้งหมด 20 หน่วย ตั้งอยู่ในเนื้อที่ประมาณ 5 ไร่ 3 งาน 50 ตารางวา กลุ่มบ้านพักพนักงานโรงแรมรถไฟหัวหินทุกระดับ เป็นอาคารไม้ทั้งหมดตั้งอยู่ในเนื้อที่ประมาณ 7 ไร่ 2 งาน 42 ตารางวา พื้นที่ว่างด้านหลังบังกาโลสุขเวศน์ทั้งหมดมีเนื้อที่ประมาณ 15 ไร่ - งาน 63 ตารางวา และโรงกรองน้ำพร้อมอุปกรณ์และถังเก็บน้ำที่อยู่ข้างบ่อเก็บน้ำในบริเวณสนามกอล์ฟรถไฟหัวหิน

โรงแรมหัวหิน ให้เอกชนดำเนินการโดยบริษัท ห้างเช็ลทรัล ดีพาทเมนท์สโตร์ จำกัด เพราะเป็นบริษัทที่ประมูลได้โดยประมูลราคาสูงสุดในการเช่าทรัพย์สินต่างๆของโรงแรมรถไฟ สัญญามีระยะเวลากำหนด 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 15 มกราคม 2529 ถึงวันที่ 14 มกราคม 2559

กรณีการรถไฟฯดำเนินการเอง(ตารางที่ 4.12) ผลการดำเนินงานในปีพ.ศ.2525 พ.ศ.2526 พ.ศ.2527 และ พ.ศ.2528 มีรายได้ซึ่งเป็นค่าห้องพัก อาหาร เครื่องดื่ม อื่นๆ เท่ากับ 9,728,313.40 บาท 10,327,885.82 บาท 8,169,010.29 บาท และ 8,269,049.89 บาท ตามลำดับ มีรายจ่ายเท่ากับ 10,349,302.23 บาท 12,347,896.11 บาท 11,140,246.46 บาท 8,701,596.49 บาท ตามลำดับ เมื่อหักลบกันแล้วปรากฏว่าการรถไฟฯ มีกำไร(ขาดทุน)สุทธิเท่ากับ -620,988.83 บาท -2,020,010.29 บาท -2,971,236.20 บาท และ

ตารางที่ 4.12 ผลการดำเนินงานของโรงแรมหัวหินต่อปีงบประมาณ พ.ศ.2521-พ.ศ.2528

หน่วย: บาท

	รายได้	รายจ่าย	กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	ROS
พ.ศ.2521	5,816,110.31	6,641,387.46	-825,277.15	-14.20%
พ.ศ.2522	6,932,734.93	7,394,334.70	-461,599.77	-6.66%
พ.ศ.2523	8,374,911.92	7,750,756.94	624,154.98	7.45%
พ.ศ.2524	9,579,494.40	9,197,234.67	382,259.73	3.99%
พ.ศ.2525	9,728,313.40	10,349,302.23	-620,988.83	-6.38%
พ.ศ.2526	10,327,885.82	12,347,896.11	-2,020,010.29	-19.56%
พ.ศ.2527	8,169,010.26	11,140,246.46	-2,971,236.20	-36.37%
พ.ศ.2528	8,269,049.89	8,701,596.49	-432,546.60	-5.23%

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

-432,546.60 บาท ตามลำดับ นอกจากนี้เมื่อพิจารณาอัตราผลตอบแทนจากการขายมีค่าต่ำมาก กล่าวคืออัตราผลตอบแทนจากการขายปีพ.ศ.2525 พ.ศ.2526 พ.ศ.2527 และ พ.ศ.2528 เท่ากับ -6.38% -19.56% -36.37% และ -5.23% ตามลำดับ สาเหตุที่ผลการดำเนินงานขาดทุนทุกปีก็เพราะว่าผู้ที่ไปพักจะพักเฉพาะฤดูร้อน ซึ่งเป็นฤดูตากอากาศเท่านั้นและเมื่อทางหลวงได้พัฒนาดีขึ้นก็ปรากฏว่า แม้ระหว่างฤดูร้อนเองก็ไม่พักอยู่เต็มลัปดาห์ เพราะเดินทางไปกลับสะดวกมากก็มักจะไปเย็นวันศุกร์ แล้วกลับกรุงเทพฯ ในเย็นวันอาทิตย์หรืออย่างมากก็ในเช้าวันจันทร์

กรณีบริษัท ห้างเซ็นทรัลดิพาทเมนท์สโตร์ จำกัด ดำเนินการในกิจการโรงแรมหัวหิน ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้(ตารางที่ 4.13) ค่าเช่าที่ดินและทรัพย์สินของโรงแรมพร้อมค่าภาษีโรงเรือนและที่ดินในปีที่ 1 เดือนละ 224,437.5 บาท หรือปีละ 2,693,250 บาท มากกว่ากำไร(ขาดทุน)สุทธิที่การรถไฟฯดำเนินการเองเมื่อปีพ.ศ.2525 พ.ศ.2526 พ.ศ.2527 และ พ.ศ.2528 (ซึ่งปรับดัชนีราคาผู้บริโภคตามหมวดอาหารและเครื่องดื่มโดยใช้ปีพ.ศ.2523 เป็นปีฐาน)ถึงปีละ 3,926,570.31 บาท 5,633,019.29 บาท 6,727,185.72 บาท และ 3,718,988.14 บาท ตามลำดับ

2. ส่วนที่เป็นสนามกอล์ฟ ประกอบด้วยเก็สท์เฮาส์เป็นอาคารติดอยู่ด้านหลังสถานีรถไฟหัวหินมีทั้งหมด 16 ห้อง ตั้งอยู่ในเนื้อที่ประมาณ 3 ไร่ 3 งาน 25 ตารางวา สนามกอล์ฟรถไฟหัวหินรวมทั้งสนามซ้อม(Driving Range) อาคารและส่วนควบคุมต่างๆรวมอุปกรณ์ภายในบริเวณ ตลอดจนบ่อเก็บน้ำจำนวน 5 บ่อ โรงสูบน้ำกินถึงเก็บน้ำกิน ซึ่งทั้งหมดนี้ตั้งอยู่ในบริเวณเนื้อที่ประมาณ 500 ไร่ โดยไม่รวมกลุ่มบ้านพักพนักงานรถไฟข้างสนามซ้อม

สนามกอล์ฟรถไฟหัวหิน ให้เอกชนดำเนินการโดยบริษัท บุญรอดบริวเวอรี่ จำกัด ทั้งนี้เพราะเป็นบริษัทที่ประมูลได้โดยเป็นผู้ประมูลในราคาสูงสุด ในการเช่าสนามกอล์ฟรถไฟหัวหิน สัญญามีกำหนดระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2528 ถึงวันที่ 31 มีนาคม พ.ศ.2558 โดยบริษัทยอมชำระค่าเช่าและภาษีโรงเรือนและที่ดินในอัตราร้อยละ 12.5 ของค่าเช่า ตลอดไปทุกๆปีจนกว่าจะครบสัญญาเช่า(ตารางที่ 4.14)

ตารางที่ 4.13 แสดงราคาค่าเช่า และค่าภาษีโรงเรือนและที่ดินของบริษัท ห้างเซ็นทรัล
ดีพาร์ตเมนต์สตรี จำกัด

บาทต่อเดือน

ปีที่	ค่าเช่าเดือนละ	ค่าภาษีโรงเรือนและที่ดิน	รวมเป็นเงิน
1	199,500.00	24,937.50	224,437.50
2	207,480.00	25,935.00	233,415.00
3	215,779.20	26,972.40	242,751.60
4	224,410.37	28,051.30	252,461.67
.	.	.	.
.	.	.	.
.	.	.	.

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 4.14 แสดงราคาค่าเช่า และค่าภาษีโรงเรือนและที่ดินของบริษัท บุญรอดบริวเวอรี่ จำกัด

บาทต่อปี

ปี	ค่าเช่า	ค่าภาษีโรงเรือนและที่ดิน	รวมเป็นเงิน
ปีที่ 1-5	240,000	30,000	270,000
ปีที่ 6-10	360,000	45,000	404,000
ปีที่ 11-20	414,000	51,750	465,750
ปีที่ 21-30	476,000	59,500	535,500

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย